UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

MÁRCIA JANETE ESPIG

PERSONAGENS DO CONTESTADO: OS TURMEIROS DA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO – RIO GRANDE (1908-1915)

Porto Alegre

2008

MÁRCIA JANETE ESPIG

PERSONAGENS DO CONTESTADO: OS TURMEIROS DA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO – RIO GRANDE (1908-1915)

Tese de Doutorado em História
Para a obtenção do título de Doutor em História
Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
Programa de Pós-Graduação em História

Orientador: José Rivair Macedo

Porto Alegre

2008

FOLHA DE APROVAÇÃO

PERSONAGENS DO CONTESTADO: OS TURMEIROS DA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO – RIO GRANDE (1908-1915)

Márcia Janete Espig

Tese de Doutorado visando a obtenção do título de Doutor em História no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Banca Examinadora:

____
Prof. Dr. Paulo Pinheiro Machado

____
Profa. Dra. Marluza Marques Harres

____
Prof. Dr. René Ernaini Gertz

____
Profa. Dra. Carla Simone Rodeghero

Porto Alegre, 11 de abril de 2008.

Ao meu querido Márcio, com muito amor, por tudo que temos compartilhado.
À Rafaela, nosso mais belo sonho que se tornou realidade.

AGRADECIMENTOS

A elaboração de uma tese de doutorado, por mais que pareça o contrário, nunca é uma tarefa solitária. Embora estivesse apenas a autora durante tantos dias, meses e anos viajando pelos locais de pesquisa, ou no escritório, fichando fontes, lendo bibliografias e redigindo textos, muitas pessoas foram inestimáveis na função de incentivadores ou até de colaboradoras deste trabalho e gostaria de agradecê-las, mesmo que brevemente.

A José Rivair Macedo tenho, mais uma vez, a agradecer a orientação atenta e sempre qualificada. Aproveito ainda para deixar registrada minha admiração a este professor, que vem sendo modelo de profissionalismo e competência para minha atuação acadêmica. Agradeço também ao Programa de Pós-Graduação em História, local de formação de excelentes pesquisadores e referência fundamental em minha trajetória pessoal.

A Paulo Pinheiro Machado, grande historiador, parceiro e amigo de todas as horas, tenho a agradecer imensamente. Desde a generosa doação de valiosa e copiosa documentação que tinha em seu poder até a incansável disposição em trocar idéias e saber ouvir nos momentos de dificuldade, passando pelas parcerias em projetos acadêmicos. Esta tese deve muito a sua paciência e seu despreendimento.

Pertencendo ainda ao grupo de historiadores e pesquisadores do Contestado, registro agradecimentos especiais a Rogério Rosa Rodrigues e Liz Andréa Dalfré. Com eles também troquei documentação sobre o tema e aprendi muito com suas dissertações e em nossas conversas. Sou muito grata também a Rogério pela leitura da primeira parte desta tese e pelos comentários críticos. Liz Andréa me auxiliou muito durante minhas pesquisas em Curitiba, apresentando-me a inúmeros locais de pesquisa e, de quebra, tornou mais agradável a estadia com alguns passeios, cafés e restaurantes. Aproveito para agradecer ao Luiz Carlos Sereza pela companhia em alguns destes momentos e pela discussão de várias descobertas e idéias caras a esta tese.

Durante minha pesquisa, encontrei algumas pessoas de generosidade excepcional, que abriram suas casas e seus acervos particulares para uma desconhecida. Em São Paulo, a

professora Dra. Ana Lanna possibilitou a cópia de um material impressionante, resultado de suas próprias pesquisas em Paris, e que abrangia relatórios e correspondências da alta direção da *Brazil Railway Company*. Esta documentação foi muito importante na confecção da segunda parte desta tese e revelou para mim algumas das práticas escusas praticadas por homens poderosos. Além disso, Ana cedeu-me uma cópia de sua tese de livre-docência, cujas discussões foram muito valiosas para a redação deste trabalho. Em Porto União, a professora Irene Rucisnky recebeu-me com grande simpatia e compartilhou comigo uma documentação do Departamento de Colonização da *Brazil Railway Company* da colônia de Nova Galícia. Esta foi salva da destruição física por sua família e aguarda apenas uma instituição confiável (em suas palavras) para fazer a doação. D. Irene ainda me presenteou com alguns livros e me levou a conhecer a gruta de São João Maria em União da Vitória, uma emoção para qualquer pesquisador do Contestado.

Em Curitiba, o engenheiro Dr. Osíris Guimarães, neto de Aquiles Stenghel, gentilmente cedeu seu tempo para uma entrevista com esta pesquisadora. Além disso, facultou-me o contato com seu filho, Ney Guimarães, que bondosamente enviou-me bibliografia que tratava de Stenghel. A ambos meu muito obrigada.

Falando em gentileza e generosidade, quero registrar genérica, mas não menos enfaticamente, a atenção dedicada pelos vários homens e mulheres que me atenderam nas inúmeras instituições de pesquisa visitadas. Foram muitos bibliotecários, arquivistas, historiadores, advogados, estagiários que dispuseram de tempo e energia para me auxiliar na tarefa de revirar os acervos nos quais trabalhavam em busca de qualquer fragmento de referência ao Contestado, à BRC, à EFSPRG e aos turmeiros. Uma nota triste foi a constatação de que uma boa quantidade destes profissionais trabalha em condições adversas, devido ao sucateamento de muitos dos locais de pesquisa que visitei, expressa na pequena quantidade de pessoal disponível e/ou na péssima conservação e acondicionamento do material. Contudo isso não alterou seu atendimento e seus esforços em auxiliar esta pesquisadora. Alguns dos locais em que pesquisei, à despeito do volume de fontes existente, sequer se pensam como espaços de pesquisa (como os Fóruns, por exemplo). Mesmo nestes tive a felicidade de encontrar pessoas sensíveis à relevância do conhecimento histórico, e pude realizar bons levantamentos, apesar dos limites do

acondicionamento da documentação e de seu acesso. A estas pessoas também agradeço imensamente.

Durante a elaboração desta tese continuei trabalhando em duas Instituições de Ensino Superior. À Universidade de Caxias do Sul quero agradecer pela concessão de duas licença-interesse temporárias não remuneradas, imprescindíveis para que encontrasse o tempo suficiente para a redação. Aos meus colegas sou grata pelo amparo nesta solicitação, já que a mesma passava pelo crivo de todo o Departamento de História. Pude contar ainda com o apoio dos dois chefes de departamento nestas ocasiões, a Dra. Luiza Iotti e o Dr. Roberto Radunz. Na Universidade Luterana do Brasil encontrei o apoio não oficial (mas nem por isso menos importante) de minha diretora, Kátia Pozzer, e de meus colegas de curso, que compreenderam meu afastamento de algumas atividades importantes, como reuniões e comissões. Dentre estes colegas, um agradecimento muito especial ao Dr. Ricardo Rieth, que bondosamente traduziu um cartaz do alemão para o português. Também abusei da paciência de outras colegas em várias ocasiões, não apenas comentando as angústias naturais da redação de uma tese mas ainda com alguns favores, acadêmicos ou não. São elas: Evangelia Aravanis, Naira Vasconcelos, Maria Angélica Zubarán e Gislene Monticeli. A todos meu muito obrigada.

Uma das fontes mais interessantes que utilizei neste trabalho foi um livro escrito por um funcionário da EFSPRG, Robert Helling, que exerceu várias funções burocráticas durante o período da construção. Contudo, este foi escrito em alemão, língua que não domino. A professora Dra. Erica Foerthmann Schultz, do curso de alemão do Instituto de Letras da UFRGS e seus alunos Filipe Neckel, Mirien Plarre e Thiago Benitez realizaram a tradução da obra como uma tarefa acadêmica. A eles minha gratidão, pois de outra maneira este texto me seria inacessível.

Para a elaboração desta tese, tive ainda a ajuda de alguns alunos do Curso de História da ULBRA. Aurélia Viana, no início dos trabalhos, Marcílio da Rocha Flores Junior e Graciela Fontanella, mais ao seu final, foram importantíssimos no auxílio da organização do material empírico. Tornaram-se também incentivadores e amigos, a quem devo um agradecimento especial. Aproveito igualmente para registrar o estímulo constante de meus alunos, e sua paciência em ouvir detalhes de uma pesquisa tão extensa e, para a maioria, distante.

O trabalho intelectual demanda um grande esforço e muito tempo. Inúmeros foram os momentos em que me vi obrigada a abrir mão do convívio com parentes próximos e queridos. Com eles quero me desculpar e aproveitar para agradecer, mesmo que genericamente, pela paciência nestes períodos de ausência, especialmente ao pai, sobrinhos, irmãs, sogros. Àqueles que não foram tão pacientes, resta a felicidade pelo término do esforço.

Muitos foram os amigos e amigas que prestaram um papel solidário durante todos os anos de elaboração desta tese, sabendo ouvir, sugerir ou simplesmente me fazendo rir nos momentos de descontração. Correndo o sempre presente risco de esquecer algum nome, faço questão, contudo, de registrar a Ana Cristina Ghisleni, Alberto Tavares e Adriana Tazima, Carlos Renato Hees e Cláudia Aristimunha, Cristine Fortes Lia, Eduardo Bettiol Prado, Elisa Batalha, Isabel Bilhão e Hernán Ramirez, José Alberione, José Remedi, Rejane Jardim, Vanderlei Machado e Carla Rodeghero, Verônica Ezequiel e Carlos Coelho. Alexandre Lazzari merece um agradecimento especial, pois além de grande amigo fotografou pessoalmente uma das imagens que constam dos anexos desta tese.

Um dos agradecimentos mais importantes é também um dos mais afetivos. Além de grande marido, amigo, amante, confidente e agora pai, Márcio Ezequiel é um dos mais presentes interlocutores em minha vida acadêmica. É difícil exagerar seu papel nesta tese, tanto como influência intelectual como no auxílio técnico de domínio das “novas tecnologias”. A ele um obrigado que será lembrado durante toda nossa vida em comum.

Por fim, quero fazer não um agradecimento, mas uma menção. Os últimos meses de escrita desta tese foram também os de gestação e de existência de nossa querida filha Rafaela. Quero registrar o quanto esta pequena (e ao mesmo tempo imensa) presença foi um estímulo para a conclusão do trabalho. Estas duas grandes felicidades encerram agora uma etapa. Seja bem-vinda, Rafaela, e seja muito feliz.

Que horas são?
(Mário Quintana)
Comecei a escrever este poema as 11:45 do dia 7 de agosto de 1947...
Os pesquisadores não querem outra vida
Eles morrem por dados
mal sabem que a vida é um incerto e implacável jogo de dados
E eu que sempre quis que minha biografia terminasse de súbito
simplesmente assim:
desaparecido na batalha de Itororó
Desaparecido?
Meu Deus: quem sabe se estarei vivo!?

RESUMO

A presente tese objetiva estudar os “turmeiros”, trabalhadores envolvidos na construção da Linha Sul da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908-1910), especificamente no trecho em que mais tarde ocorreu o Movimento do Contestado (1912-1916). A historiografia sobre este, via de regra, retrata tais personagens de maneira depreciativa e sugere sua liderança no conflito. Após um profundo estudo historiográfico, constatou-se que esta representação encontrava-se amparada por única fonte, partindo-se então para a coleta de outros documentos. Os estudos demonstraram que a construção da ferrovia em questão envolveu o uso constante de corrupção e negociatas. Recorreu ainda ao desgastado discurso da modernidade, que não correspondeu à experiência desfrutada pelos moradores locais e pelos construtores, que sofreram as conseqüências de uma intensa exploração. O próprio Movimento do Contestado, se por um lado causou perdas à Companhia, por outro resgatou a ferrovia de um constante déficit, levando-a a um curto período de superávit. Ao aproximar-se o foco investigativo, constatou-se a imprecisão de afirmações categóricas feitas pela historiografia sobre os trabalhadores da construção da Linha Sul. Segundo esta, tratava-se de homens desclassificados, vindos do centro do país e que teriam permanecido na região, tornando-a mais violenta. Os estudos demonstraram que um contingente muito significativo, talvez mesmo a maioria dos trabalhadores, era composto de imigrantes. Parte destes foi trazida especialmente pela Companhia, outros abandonaram temporariamente as regiões coloniais dos estados do sul, especialmente do Paraná, para auferir ganhos provisórios com a construção. Tudo indica que a maioria não permaneceu na região ao final dos trabalhos, que se deu se forma paulatina e possibilitou uma lenta retirada. Questiona-se, desta maneira, a participação em grande número destes homens no Movimento do Contestado, apontando para uma permanência bem menos expressiva que afirma a historiografia. A investigação teve seus pressupostos teóricos tomados da micro-história, através do recorte preciso do objeto, do uso intensivo de fontes e do método indiciário.

Palavras-chave: historiografia, Movimento do Contestado, Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, Brazil Railway Company.

ABSTRACT

The present thesis aims to study the workers, known as “turmeiros”, who were hired to work in the construction of the south line of the railroad that connected São Paulo to Rio Grande (1908-1910) specifically in the part that was later called the Contestado Movement (1912-1916). The historiography about this movement gives a depreciative idea of these workers and suggests their leadership in the conflict. After a deep historigraphic study, it was observed that this representation was supported by only one source so other documents were collected. The study showed that the railway construction was involved with corruption and shady business. A worn out speech of modernity was used but it did not correspond the experience the locals and the constructors had, who suffered the consequences of intense exploration. The Contestado Movement itself had caused some loss to the Company but on the other side rescued the railway from a constant deficit taking it to a short period of surplus. Getting closer to the investigative focus, it was noted the imprecision of some categorical affirmations that were done by the historiography about the construction workers of the South Line. According to them, they were discredited people who came from the center of the country and who stayed in the region making it more violent. Studies showed that a very significant contingent or perhaps even the majority of the workers were immigrants. Some of those workers were brought by the Railway Company; others left some colonial regions temporarily in the south states, especially from Paraná, to obtain some provisional money with the construction of the railroad. There was some indication that most of them did not stay in the region when the work was finished, it happened gradually and the withdrawal was slow. The participation of a great number of these men in the Contestado Movement is questioned and it points to permanence much less expressive than what was affirmed in the historiography. The investigation had its theoretical suppositions that were taken from the microhistory, through the precise clipping of the object and also from the intensive use of sources and evidentiary method.

Key-words: Historiography, Contestado Movement, São Paulo - Rio Grande Railroad, Brazil Railway Company.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

LOCAIS DE PESQUISA:

ACERVOS PARTICULARES:
APPPM – Acervo particular de Paulo Pinheiro Machado (Florianópolis, Santa Catarina).

APAL – Acervo particular de Ana Lanna (São Paulo, São Paulo).
APIR – Acervo particular de Irene Rucinsky (Porto União, Santa Catarina).

AMBIENTE VIRTUAL:
CRL - Center for Research Libraries, www.crl.edu/info/brazil

PARANÁ:
IHGPR – Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense.
ABPF/PR – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – Núcleo Paraná.
BPPR – Biblioteca Pública do Paraná.
CM – Casa da Memória / Curitiba.
DEAP – Departamento do Arquivo Público do Paraná.
BMF – Biblioteca Museu Ferroviário / Curitiba.
MP – Museu Paranaense / Curitiba.
BUFPR – Biblioteca da Universidade Federal do Paraná.
CEC - Centro Cultural Euclides da Cunha / Ponta Grossa.
FMUV - Fórum Municipal de União da Vitória.
BFAFI – Biblioteca da Faculdade Estadual de Filosofia Ciências Letras União da Vitória.
CDPUV - Centro de Documentação e Pesquisa do Município de União da Vitória.
CMPG - Casa da Memória de Ponta Grossa.

RIO DE JANEIRO:
AN – Arquivo Nacional.
BN – Biblioteca Nacional.
CPDOC – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil.
AHE - Arquivo Histórico do Exército.
IBGE / RJ: Biblioteca do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, sede do Rio de Janeiro.
BRFFSA – Biblioteca da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima.

RIO GRANDE DO SUL:
BPUCRS – Biblioteca Central da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.
BPRS - Biblioteca Pública do Rio Grande do Sul.
MT – Museu do Trem de São Leopoldo.
BEUFRGS – Biblioteca da Engenharia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
IHGRS – Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul.
AHRS – Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul.
BULBRA – Biblioteca da Universidade Luterana do Brasil / Canoas.

SANTA CATARINA:
BPSC – Biblioteca Pública de Santa Catarina.
APSC – Arquivo Público de Santa Catarina.
IHGSC - Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina.
BUFSC - Biblioteca Universitária da Universidade Federal de Santa Catarina.
IBGE/SC - Biblioteca do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística de Santa Catarina.
SMPU – Secretaria da Matriz de Porto União.
FC – Fórum de Curitibanos.
APPP – Arquivo Público de Pinheiro Preto.
MAGS – Museu Antônio Granemam de Souza / Curitibanos.
MV – Museu do Vinho Mário de Pelegrin / Videira.

SÃO PAULO:
IMS - Instituto Martius-Staden.

IEB – Instituto de Estudos Brasileiros / Universidade de São Paulo.

DEMAIS SIGLAS:
EFSPRG – Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande.
EFDTC – Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina.
RVPSC – Rede de Viação Paraná – Santa Catarina.
BRC – Brazil Railway Company.

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: Extensão da rede ferroviária em tráfego, segundo as Unidades da Federação 1883-1977..p. 130

TABELA 2: Rede das Estradas de Ferro - Desenvolvimento anual da extensão em tráfego (1854-1912)..p. 158

TABELA 3: Extensão da rede ferroviária em tráfego – 1900-1920..............................p. 158

TABELA 4: Expansão Ferroviária 1854-1929...p. 160

TABELA 5: Passageiros transportados a qualquer distância..p. 202

TABELA 6: Passageiros transportados a um quilômetro..p. 203

TABELA 7: Telegramas..p. 205

TABELA 8: Receita da EFSPRG (1905-1916)..p. 206

TABELA 9: Receitas e despesas totais: Linha Itararé ao Uruguay (1905-1916)...........p. 207

TABELA 10: Categorias profissionais presentes na via permanente da EFSPRG ....p. 256

TABELA 11: Extensão (totais em Quilômetros) Itararé ao Uruguai e ramais...............p. 292

TABELA 12: Extensão (totais em Quilômetros) Itararé ao Uruguai e ramais...............p. 314

TABELA 13: Casas de turma existentes na EFSPRG..p. 314

TABELA 14: Quadro demonstrativo do número de operários e dias do trabalho mensal, de Dezembro de 1908 a Julho de 1910..p. 331

LISTA DE IMAGENS

IMAGEM 1: Inauguração do primeiro trecho da EFSPRG, em dezembro de 1899.......p. 122

IMAGEM 2: Descarrilamento próximo a Pinheiro Preto...p. 190

IMAGEM 3: A construção da Linha Sul chega a Limeira. Abril de 1910.....................p. 241

IMAGEM 4: Inauguração da Ponte sobre o Rio Uruguai...p. 343

IMAGEM 5: Ponte sobre o Rio Uruguai destruída pela enchente em 1911...................p. 344

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS 05
RESUMO...10
ABSTRACT 11
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS 12
LISTA DE TABELAS..14
LISTA DE IMAGENS 15

INTRODUÇÃO...18

I. UM PROBLEMA DE FONTES HISTÓRICAS; UM PROBLEMA HISTORIOGRÁFICO

1. ASSIM FALOU O GENERAL: A HISTORIOGRAFIA FRENTE A UM MONUMENTO...29
1.1 A historiografia militar sobre o Contestado: outros monumentos.....................34
1.2 A historiografia clássica sobre o Contestado 61
1.3 A incorporação da tese tradicional e a formulação de um problema de pesquisa 80
2. PARA UM MICRO-TEMA, UMA MICRO-ANÁLISE: ALGUMAS POSSIBILIDADES TEÓRICAS..92

II. A EFSPRG: ENTRE O MACRO E O MICRO

3. UMA GRANDE FERROVIA E SUA FORMAÇÃO: DE TEIXEIRA SOARES À BRAZIL RAILWAY COMPANY 113
3.1 – Um histórico da EFSPRG..113
3.2 – Negociatas e Corrupção: o *modus operandi* da BRC 138
4. A MODERNIDADE E A FERROVIA 151
4.1 – Discursos recorrentes sobre a Modernidade e a Ferrovia. 151
4.2 – A Modernidade e a Ferrovia: um difícil cotidiano 172
4.3 – O Exército, os Rebeldes e a Ferrovia...194

III. PERSONAGENS DA EFSPRG E DO CONTESTADO: A CONSTRUÇÃO DA LINHA SUL E O MOVIMENTO DO CONTESTADO

5. DE AQUILES STENGHEL AOS TURMEIROS DA LINHA SUL 238
5.1 – O "Senhor do Rio Do Peixe": Aquiles Stenghel e os trabalhos da EFSPRG 238

5.2 – A violência de cada dia e os turmeiros da EFSPRG....................................261
6. A CONSTRUÇÃO DA LINHA SUL E A INSERÇÃO DOS TURMEIROS NA REGIÃO E NO MOVIMENTO DO CONTESTADO..291
6.1 – Os primórdios da Linha Sul: uma construção irregular................................291
6.2 – O início do período Stenghel: organizando a construção 322
6.3 – O final da construção: os destinos dos turmeiros 340

CONCLUSÃO...358

FONTES CONSULTADAS 364

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS...386

ANEXOS...402

INTRODUÇÃO

> *Foi então que [Aureliano Triste] imaginou o passo decisivo não só para a modernização de sua indústria, como também para vincular a população ao resto do mundo.*
> *- É preciso trazer a Estrada de Ferro – disse.*
> *Era a primeira vez que se ouvia a expressão em Macondo. [...]*
> *No início do outro inverno, entretanto, uma mulher que lavava roupa no rio na hora de mais calor atravessou a rua principal fazendo alarido, num alarmante estado de comoção.*
> *- Vem aí – conseguiu explicar – um negócio horrível como uma cozinha arrastando uma aldeia.*
> *Nesse momento a população foi sacudida por um apito de ressonâncias pavorosas e uma descomunal respiração ofegante. Nas semanas anteriores viram-se grupos de trabalhadores que colocavam dormentes e trilhos, mas ninguém prestou atenção porque pensaram que era um novo artifício dos ciganos [...]. Mas quando se recuperaram do espanto dos assovios e bufos, todos os habitantes correram para a rua e viram Aureliano Triste acenando, com a mão, da locomotiva, e viram assombrados o trem enfeitado de flores que, já da primeira vez, chegava com oito meses de atraso. O inocente trem amarelo que tantas incertezas e evidências, e tantos deleites e desventuras, e tantas mudanças, calamidades e saudades haveria de trazer para Macondo.*
> *(Gabriel Garcia Márquez, **Cem Anos de Solidão**).*

Trens, ferrovias, modernidade. Este foi o tripé que sustentou determinado discurso por muito tempo. Contudo, assim como Macondo, a fantástica cidade imaginada por Gabriel Garcia Márquez, muitos locais não colheram os frutos esperados da grandiosa invenção do século XIX. Imergindo vastos espaços em uma lógica capitalista até então desconhecida, os caminhos de ferro abriram caminho nos mais distantes sertões, uniram as mais longínquas localidades, provocaram a imaginação de grandes populações e acalentaram sonhos de desenvolvimento e felicidade. A dura e inexorável realidade, porém, desfazia quimeras e exibia uma face até então impensável: alterações de valores, mudança de comportamento, quebra de rotina, expulsões de terra, agressões e perda de identidade.

Este foi o caso da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, a EFSPRG, que ligava Itararé, no estado paulista, à Santa Maria da Boca do Monte, no Rio Grande do Sul, e cujas ligações com outras ferrovias permitiam a conexão do sul do país à capital. O projeto deste caminho de ferro, acalentado desde o período regencial e aprovado nos momentos finais do

Império, era ousado e fundamental: cortava vastos espaços das províncias do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, e deveria proporcionar o rápido deslocamento terrestre de contingentes militares em caso de conflito no Prata.

O objetivo estratégico suplantava o econômico, contudo não o suprimia. Os territórios que seriam atravessados pela ferrovia eram, em parte, colonizados, e se esperava que a Estrada de Ferro proporcionasse um desenvolvimento significativo. No entanto havia um vasto trecho a passar por uma região pouco conhecida, os sertões do território contestado entre Paraná e Santa Catarina. Ali, previa-se, a EFSPRG cumpriria uma função que ia além da colonizadora: a função *civilizadora*, já que se pensava aquele vasto espaço como "selvagem" e desconhecido. Assim formaram-se os planos da construção da chamada Linha Sul da ferrovia, que se estendia de Ponta Grossa (Paraná) até chegar às barrancas do Rio Uruguai, divisa com o Rio Grande do Sul.[1] Já iniciava, então, o período republicano e a EFSPRG continuou sendo considerada de interesse nacional e imediato, embora sua conturbada história apresentasse avanços, retrocessos, críticas e problemas de variados tipos.

A Linha Sul da EFSPRG foi construída entre 1907 e 1910 e exigiu um esforço humano impressionante. Milhares de trabalhadores foram necessários para apressar a atividade que, a esta altura, encontrava-se atrasada. Criando um "formigueiro humano" na altura do Vale do Rio do Peixe, estes homens construíram uma obra controversa, problemática e criticável, mas sobretudo impressionante. Mais de trezentos quilômetros de linha férrea atravessando uma geografia pouco hospitaleira, acidentada e chuvosa. Neste impulso havia algo de heróico; construía-se então o maior conjunto de obras públicas já realizado:

> É impossível não partilhar a sensação de excitação, autoconfiança e orgulho que empolgava os que viveram através desta época heróica dos engenheiros [...]. Como podemos negar admiração por estas tropas de choque da industrialização que construíram tudo isso, aos exércitos de camponeses freqüentemente organizados de forma cooperativa que, com pá e picareta moveram terra e pedras numa quantidade inimaginável, aos capatazes profissionais ingleses e irlandeses que construíram linhas longe de seus países, aos maquinistas ou mecânicos de Newcastle ou Bolton que partiram para longe para construir as novas linhas de ferro da Argentina ou Nova Gales do Sul? Como podemos não nos emocionar com os exércitos de *coolies* [trabalhador

---

[1] A ligação com Santa Maria da Boa do Monte foi concluída anteriormente por outra empresa.

> hindu ou chinês] que deixaram seus ossos ao longo de cada milha de trilhos? (HOBSBAWM, 1988, p. 72).[2]

Como podemos não nos impressionar com a imensa tarefa desempenhada pelos trabalhadores que construíram a Linha Sul da EFSPRG? Como minimizar uma atividade que exigia um esforço físico e emocional comovente? E no entanto sabemos muito pouco sobre estes personagens, suas experiências, seu sofrimento e suas alegrias. Agentes e ao mesmo tempo vítimas de uma ordem capitalista desumanizadora, sofreram na carne as contradições do choque entre uma sociedade tradicional e um novo modelo de dominação, cujos padrões passaram a marcar a existência dos moradores locais.

O desconhecimento historiográfico e acadêmico sobre estes personagens é a motivação que impulsiona esta tese. Não bastasse a impressionante experiência deste imenso grupo em sua tarefa de construção de uma das artérias estrategicamente mais importantes do país, estes homens encontram referência também na história do Movimento do Contestado. Nesta historiografia (com raras exceções) são retratados como uma “massa desqualificada”, formada por bandidos da pior espécie que teriam contribuído para a violência do conflito. Em algumas versões, eram retratados como suas lideranças. Como pesquisadora do Contestado, trabalhando com este tema há vários anos, estes personagens sempre me despertaram um grande interesse de investigação, desde o período da graduação, quando iniciou meu contato com o tema. Foi necessário, porém, um progressivo amadurecimento acadêmico e uma maior experiência de pesquisa para fazer frente a este difícil tema.

Durante a evolução de minhas pesquisas, em parte referentes a minha dissertação de mestrado (1998), observei a fragilidade das evidências documentais relativas aos operários construtores da EFSPRG e sua participação no Movimento do Contestado. Constatei paulatinamente que apenas uma fonte primária parecia ser a origem da informação repetida exaustivamente pela bibliografia: o *Relatório apresentado ao General de Divisão José Caetano de Faria, Ministro da Guerra* (1916) pelo General Fernando Setembrino de Carvalho, comandante das forças militares durante a mais dura fase de repressão.

---

[2] Contudo Hobsbawm denomina de idade das ferrovias o período histórico entre 1850 e 1880, referindo-se logicamente ao apogeu europeu desta invenção. No início do século XX o automóvel e o avião já faziam concorrência com a imagem de modernidade antes atribuída essencialmente ao trem de ferro.

Este era o embrião de um problema de pesquisa que foi crescendo aos poucos. No momento em que resolvi reiniciar minhas investigações sobre o Contestado a fim de ingressar no curso de doutorado, este começou a tomar corpo e desenvolver-se. Lentamente, outros elementos juntaram-se à dúvida inicial.

Durante um levantamento realizado na Biblioteca da UFSC, localizei vários periódicos de uma série chamada *Blumenau em Cadernos*. Nesta, havia alguns breves artigos referentes ao Contestado, escritos nos anos 1970 por Carlos Gaertner e relacionados a variados temas, tais como o misticismo religioso, as lideranças, colonização, politicagem, etc. Minha atenção foi atraída sobretudo pelo texto denominado *Uma informação contraditória* (1974), no qual o autor menciona uma entrevista feita com o Sr. Max Koteski, um austríaco que se juntou à construção da EFSPRG em 2 de janeiro de 1908. Já bastante idoso ao conversar com Gaertner, Koteski contradisse diretamente algumas das informações trazidas pelo famoso *Relatório*, que desconhecia. Segundo ele, a Companhia teria proporcionado aos trabalhadores condições especiais para sua remoção da região, através de trens com vagões-gaiola. Coloca ainda o autor:

> À pergunta direta sobre a quantidade de trabalhadores que ficaram na região, [Koteski] respondeu que ficaram poucos, citando João da Cruz, Fernando Tomé de Medeiros, Salvador Lopes Santana e Joaquim Costa, possivelmente havendo outros (GAERTNER, 1974, p. 85).

Mais adiante, Gaertner completa: "[...] voltando as nossas vistas para os iniciadores do movimento armado, não encontramos entre eles nenhum nome que identifique criminosos vindos do Rio e Pernambuco" (p. 85). O autor relacionava esta informação àquela proporcionada por Setembrino, supondo que o peso da autoridade do General teria levado a que fosse aceita sem maiores críticas ou considerações pelos demais cronistas e historiadores. O autor inclusive desconstrói o argumento, quando questiona:

> Assim, temos por um lado a declaração do velho operário da Companhia, coetâneo dos fatos ocorridos em 1910 e conhecedor dos protagonistas, e, por outro lado, temos a afirmação do General Setembrino de Carvalho, comandante em chefe das operações militares e da Região, tendo seu QG em Curitiba, vindo, quando necessário, a Porto União (1974, p. 85).[3]

---

[3] Posteriormente, localizei informações sobre Carlos Gaertner. Seu pai foi Guilherme Gaertner, grande proprietário de terras e comerciante em Rio Caçador, onde ainda ocupava o cargo de agente do correio. Ligado ao líder Eusébio por laços de compadrio, teria fornecido mercadorias aos redutos por algum tempo (VINHAS DE QUEIROZ, 1966, p. 160); mas caiu em desgraça devido a críticas ao movimento. Jurado de

Assim, a observação destes indícios e pistas apontava, progressivamente, para a necessidade de uma pesquisa mais elaborada, que os organizasse e aprofundasse a discussão. A tese de doutorado produzida por Paulo Pinheiro Machado sobre as origens sociais e a formação política das lideranças sertanejas do Contestado (2001) instigou ainda mais minha curiosidade, pois demonstrou de forma inequívoca que, dentre as lideranças do movimento, grandes e pequenas, não se encontravam remanescentes da construção da Estrada de Ferro. Com relação a este aspecto, afirma:

> É precisamente sobre este ponto - o peso, significativo ou não, de haver trabalhadores de outras regiões na construção da ferrovia do Contestado - que considero ter havido uma generalização apressada, com o fim de atribuir a determinadas pessoas de fora da região um papel de destaque que não exerceriam no futuro movimento rebelde. (MACHADO, 2004, p. 145).

A discussão sobre a presença destes trabalhadores no movimento e na região do Contestado mostra-se fundamental, especialmente se considerarmos que a população do planalto catarinense, nesta época, seria de cerca de 80 mil habitantes (MACHADO, 2004, p. 65). Sendo assim, a chegada de 10 ou 8 mil pessoas representaria um súbito aumento entre 10 a 15% da população, dado nada desprezível em uma região com grave tensão social.

Cheguei, desta maneira, ao recorte desta pesquisa. Meu objetivo é realizar uma investigação microscópica sobre os trabalhadores recrutados pela *Brazil Railway Company* (BRC) para a construção da Linha Sul da EFSPRG a fim de verificar sua procedência, seu destino e, conseqüentemente, se teriam ou não participado do Movimento do Contestado, posteriormente ocorrido na região. Para melhor conduzir esta tese, verifiquei a necessidade de conhecer ao máximo tais personagens, detalhando sua origem, dificuldades enfrentadas, experiências e vivências que fossem passíveis de reconstituição histórica. Com isso, construí um problema de pesquisa que acredito ser, antes de mais nada, *historiográfico*.

---

morte, transferiu-se com seu estabelecimento comercial para Porto União da Vitória (GAERTNER, 1973, p. 106). Teria sido Guilherme Gaertner, segundo seu filho, que escreveu o famoso Manifesto Monarquista, erroneamente atribuído aos “fanáticos”. Sua intenção teria sido a de atrair a atenção da opinião pública e do Governo Federal para o movimento, que acreditava estar tomando rumos muito perigosos (GAERTNER, 1973, p. 106).

Como vou demonstrar ao longo do primeiro capítulo, a historiografia produzida sobre o Contestado reproduz, com poucas exceções, a versão apresentada pelo *Relatório* de Setembrino sem qualquer esboço de críticas. A aproximação aos personagens que me interessam deve passar, inicialmente, por uma crítica historiográfica detalhada. Após isso, irei apresentar aos leitores não apenas as descobertas que realizei sobre a constituição da BRC e da EFSPRG no Brasil mas também sobre o perfil destes personagens.

Como o leitor poderá observar ao longo do texto, sobretudo na terceira parte, esta não foi uma investigação fácil. De início, provocou-me uma certa tensão, devido especialmente à carência de fontes. Os milhares de trabalhadores recrutados para a construção da Linha Sul, a despeito de sua exuberância numérica, recebem raras referências na documentação de época. Esta se preocupa, principalmente, com os engenheiros e administradores da construção, omitindo muitas das informações do cotidiano que nos interessa. Há um desinteresse pelos “de baixo”, retratados sob um enfoque elitista e preconceituoso.

Supostamente a documentação oficial da BRC ou da EFSPRG deveria detalhar inúmeros aspectos interessantes sobre esta população. Porém as fontes preservadas destas instituições são raras e bastante restritas a relatórios oficiais. Via de regra este material era manipulado para atender a exigências da União e, portanto, suprimia fatos e mascarava números. Há que se destacar ainda a ocorrência de “acidentes”, no caso incêndios, que atingiram o grosso da documentação cotidiana destas empresas. Observei coincidentes relatos de incêndios no acervo do Rio de Janeiro, Paraná e também do Rio Grande do Sul. Isso tudo apontava para dificuldades extras na realização da pesquisa que, num primeiro momento, mostrava-se periclitante.

Outro fator de tensão foi decorrente de um equívoco inicial em minhas premissas. Acostumada a concentrar minhas pesquisas sobre o Contestado em acervos catarinenses, e considerando que a EFSPRG atravessa o território de Santa Catarina de norte a sul, acreditava que encontraria uma boa variedade de documentação neste estado. Foi apenas na medida em que a pesquisa (e meu conhecimento sobre o tema) evoluiu que pude observar um certo descaso catarinense em relação a construção da Linha Sul da EFSPRG, tanto nas fontes oficiais (mensagens, relatórios, etc) como nos periódicos de época. As mais constantes menções eram feitas ao ramal São Francisco da EFSPRG, que cortava o

território catarinense de leste para oeste. Os catarinenses pareciam dirigir um certo desprezo, extremamente desconfiado, pela construção. A exceção eram os catarinenses do interior, mais próximos do palco da construção e esperançosos pela possibilidade de progresso trazido pela ferrovia. Assim, nota-se uma enorme variação no destaque e na importância conferidos à construção entre os jornais do litoral e do interior de Santa Catarina.

Já a documentação existente no estado paranaense mostrou-se profícua. Jornais, memoriais, relatórios oficiais (muito mais abundantes do que em Santa Catarina) interessavam-se grandemente pela Linha Sul da EFSPRG. O Paraná a concebia como uma via estratégica para ocupação do território contestado, inaugurando desde cedo uma política de concessões à BRC que parecia ter como objetivo uma parceria na colonização da região disputada. Este não escapava aos políticos de Santa Catarina, que lutavam para manter algum controle sobre parte daquele espaço e para conservar a Estrada de Ferro São Francisco, cujo término esteve incerto durante algum tempo. Como o leitor perceberá ao longo do texto, a BRC soube utilizar-se politicamente da Questão de Limites entre Paraná e Santa Catarina para conseguir benefícios, grandes ou pequenos, de ambos os estados. Jogando com o ânimo dos políticos regionais e utilizando sua máquina de negociações a nível federal, que envolvia os mais diversos meios escusos, a empresa aos poucos controlou toda a viação férrea de Santa Catarina e Paraná, além de boa parte do Rio Grande do Sul. Se alguma instituição lucrou com a Questão de Limites, esta foi, sem dúvida, a BRC. Este filtro de análise será muito importante em diferentes momentos dos capítulos subseqüentes.

A documentação mais direta sobre o assunto é escassa e encontra-se dispersa por vários estados. Vi-me obrigada, portanto, a refinar a busca das fontes de época, coletando inclusive materiais que apenas indiretamente faziam menção ao tema que abordo. Esta estratégia exigiu de minha parte uma orientação metodológica cuidadosa, lendo as fontes em suas entrelinhas, utilizando com criatividade o volume nada desprezível que, desta maneira, comecei a utilizar.

Assim, o percurso da pesquisa acabou por envolver uma série de viagens a várias cidades. Além das capitais dos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina, visitei muitas cidades no interior destes dois últimos estados, tais como Ponta Grossa, União da Vitória, Porto União, Pinheiro Preto, Curitibanos, Videira.

Em algumas destas estive em mais de uma ocasião, devido aos vários locais a serem visitados ou à documentação a ser manipulada. Se esta tese possui algum valor, e acredito que possua, deve-se sobretudo a estratégia de pesquisa adotada e ao grande volume de documentação primária utilizada em sua composição. Estas dificuldades de pesquisa, e todo o esforço pessoal, financeiro e acadêmico conseqüentes, devem ter sido os motivos para que nenhum pesquisador tenha se atrevido em um tema tão necessário e complexo como o que apresento.

Com o desenvolvimento do trabalho, percebi a necessidade de apreciações teóricas que valorizassem a forte pesquisa empírica, que proporcionassem uma metodologia atenta ao detalhe e que ao mesmo tempo se preocupassem com uma análise sofisticada. Paulatinamente observei que a virtualidade analítica proporcionada pela micro-história poderia servir como um valioso instrumento para o tema em questão. A leitura intensiva de autores como Carlo Ginzburg, Giovanni Levi, Jacques Revel, dentre outros, veio confirmar sua pertinência para este estudo, além de expressar questões bastante próximas de minha concepção de história.

A micro-história busca relacionar formulações teóricas iniciais às informações trazidas por amplo material empírico. Neste sentido, a evidência documental possui preponderância frente à teoria, podendo inclusive contribuir para sua reformulação (GINZBURG, 1990, p. 4). Observe-se aí a influência da história social britânica, sobretudo de Thompson, que objetava contra uma certa interpretação estática do real:

> [...] essas fontes essenciais são interrogadas pelos historiadores repetidamente, não só em busca de novas evidências, como também num diálogo no qual se propõe novas questões (THOMPSON, 1981, p. 37).

É fundamental, neste caso específico, que a pesquisa congregue uma variedade, tanto qualitativa como quantitativa, de documentação histórica. Esta preocupação empírica relaciona-se ao talhe limitado do objeto micro-histórico: a investigação intensiva deve levar à busca do máximo possível de conhecimentos a ele referentes. Observe-se, portanto, a ambição de um aproveitamento máximo da riqueza dos acervos existentes, e um “estudo intensivo do material documental” (LEVI in BURKE, 1992, p. 136).

O caráter experimental da micro-história está relacionado ainda a outros aspectos metodológicos, tais como a elaboração e o teste de hipóteses. A disciplina histórica, lembra

Revel, tem por objeto fatos não reproduzíveis. Entra em cena, portanto, a ousadia nas propostas e nos procedimentos que, no caso da micro-história,

> Consiste na criação de condições de observação que farão aparecer formas, organizações, objetos inéditos. Traduz-se, por um lado, por um recurso constante a condições assim definidas ao mesmo tempo, é claro, que as suas modificações posteriores durante a análise (REVEL in LEVI, 2000, p. 20/21).

Desta maneira, a observação será distinta ao nível microscópico, emergindo novas formas de investigação e temáticas pouco visíveis ao nível macro. Surge um espaço privilegiado para a especulação, com hipóteses e análises inovadoras. O próprio uso da dimensão experimental será considerado mais pertinente para a micro do que para a macro-história, visto que nesta algumas hipóteses poderiam mostrar-se pueris ou mesmo absurdas (VAINFAS, 2002, p. 128).

A atenção ao detalhe mostrou-se uma ferramenta fundamental, alcançada através do recurso ao chamado paradigma indiciário (GINZBURG, 1989). Os processos mentais a este relacionados recorrem a pequenos detalhes, migalhas que, somadas, apresentam uma realidade apenas perceptível aos mais atentos. Através deste, acredita Ginzburg, as ciências humanas e sobretudo a história poderão atingir pontos antes considerados inalcançáveis, através da investigação de sinais ou indícios. Como resultado, teremos uma flexibilização que acentua seu caráter experimental e o relaciona ao particular, ao não generalizável:

> A orientação quantitativa e antiantropocêntrica colocou as ciências humanas num desagradável dilema: ou assumir um estatuto científico frágil para chegar a resultados relevantes, ou assumir um estatuto científico forte para chegar a resultados de pouca relevância. [...] Mas vem a dúvida de que este tipo de rigor é não só inatingível mas também indesejável para as formas de saber mais ligadas à experiência cotidiana [...]. Em situações como essas, o rigor flexível (se nos for permitido o oxímoro) do paradigma indiciário mostra-se ineliminável (GINZBURG, 1989, p. 178/179).

A opção por uma metodologia micro-analítica apresentou-se como uma solução bastante conveniente aos problemas teóricos enfrentados por minha pesquisa. A reflexão sobre a escala de análise é um dos princípios que hoje percebo como fundamentais para o tema em estudo.

Para uma organização adequada do material pesquisado e uma discussão mais proveitosa de meu problema de pesquisa, organizei o trabalho em três partes, cada uma

dividida em dois capítulos. Não por acaso, cada uma destas partes inicia com o foco centralizado sobre um personagem desta história e, tal como a lente de uma câmera, expande-se para uma variedade de outros agentes históricos, tanto "de baixo" quanto da elite.

Esta tese foi organizada no formato de três partes, cada uma dividida em dois capítulos. A primeira parte possui um perfil historiográfico e teórico metodológico. O primeiro capítulo inicia com a discussão sobre a famosa assertiva do General Setembrino de Carvalho sobre os trabalhadores da Estrada de Ferro, contextualizada e comparada com as obras de outros militares que escreveram sobre o Contestado. A seguir são chamados à discussão os historiadores, diletantes ou profissionais, que dissertaram sobre o tema. Em sua maioria, são obras respeitantes ao Movimento do Contestado, nas quais os trabalhadores são retratados, em geral, através do ponto de vista trazido por Setembrino em seu conhecido *Relatório*. Com isso pretendo demonstrar que a temática recebeu fraca atenção da historiografia e, quando isso acontece, em geral se faz de maneira acrítica e meramente repetitiva. Mesmo a exígua bibliografia que trata da EFSPRG não inova neste sentido, seguindo a mesma lógica. No segundo capítulo apresentarei aos leitores os fundamentos teórico-metodológicos que direcionarão a investigação, baseados especialmente na micro-história italiana e, secundariamente, em autores como E.P. Thompson.

A segunda parte examina com detalhes o histórico da EFSPRG, desde seu primórdio até sua aquisição pela BRC. No terceiro capítulo partirei da figura de seu idealizador, o renomado engenheiro João Teixeira Soares. Com a evolução histórica da EFSPRG, entram em cena uma série de outros personagens, políticos, empresários, especuladores, todos ligados à poderosa instituição BRC, que assume esta ferrovia em 1907. Os leitores irão acompanhar juntamente com a autora as práticas escusas desta empresa no Brasil e fora dele, e as conseqüências políticas e econômicas das inúmeras irregularidades cometidas pela instituição, com a aceitação da União. No quarto capítulo mostrarei a expectativa dos sujeitos e da sociedade em geral quanto à implantação deste caminho de ferro, pautada pelo discurso de modernidade, progresso e desenvolvimento. Contudo este discurso será, em seguida, desconstruído a partir da dura realidade enfrentada pelos usuários da ferrovia: acidentes, descarrilamentos, atrasos, lentidão, maus serviços e perigos constantes. Trata-se

de uma faceta jamais explorada pelas obras que tratam especificamente da EFSPRG. Mostrarei ainda a utilização da via férrea pelo Exército Nacional, quando do conflito do Contestado, e sua relação com os próprios rebeldes.

Na terceira e última parte desta tese nos aproximaremos ainda mais da construção da EFSPRG. O quinto capítulo tem como ponto de partida a atuação de Aquiles Stenghel, engenheiro responsável pela Linha Sul em seus momentos mais cruciais. A organização e a disciplina impostas pelo italiano serão detalhadas, sobretudo através da constituição do famoso Corpo de Segurança da empresa. Neste ponto, já estarei evidenciando aspectos pouco conhecidos da experiência dos trabalhadores da construção, sem dúvida os personagens mais importantes desta história. O sexto capítulo irá prosseguir com uma tentativa de traçar um perfil destes trabalhadores, através das raras fontes que nos permitem aproximação de seu cotidiano, suas alegrias e angústias. Tentarei, então determinar qual a procedência destes homens e qual seu destino posterior, após o término da construção, a fim de evidenciar sua participação ou não no Movimento do Contestado, posteriormente ocorrido. Afinal, mais do que qualquer outra coisa, esta tese pretende contribuir para a historiografia do Contestado, ao discutir uma proposição arraigada que jamais foi profundamente discutida.

Espero que a viagem agrade ao leitor. Minha pretensão e meus objetivos estão atingidos se, em nossa última estação, meus interlocutores tiverem repensado, em sua análise do Movimento do Contestado, a versão tradicional sobre os trabalhadores da Linha Sul da EFSPRG. Mais satisfeita ainda estarei se estes, ao lerem minha argumentação, a aceitarem em seus aspectos mais importantes. Acredito, porém, que o mais importante é o ato mesmo da discussão e o semear da dúvida. Que esta tese possa cumprir esta tarefa.

I. UM PROBLEMA DE FONTES HISTÓRICAS; UM PROBLEMA HISTORIOGRÁFICO

> *Deus não refaz o mundo a cada dia, mas de certa maneira os historiadores fazem isso (Bernard Lepetit).*

1. ASSIM FALOU O GENERAL: A HISTORIOGRAFIA FRENTE A UM MONUMENTO.

Comecemos por uma citação:

> [...] com a construcção da São Paulo – Rio Grande, dada a especie dos operarios empregados nos serviços da linha, os sertões foram se enchendo dos peiores malfeitores, oriundos de todos os logares, principalmente de Pernambuco e do Rio. Terminada a construcção e por uma deslealdade dos empreiteiros commummente praticada com esses homens desprotegidos, foram os trabalhadores da linha abandonados nos mesmos sitios em que se achavam as turmas, a que pertenciam. Ora, esta gente, entre a qual se contavam celebres fascinoras, apurava, pela propria feição da sociedade em que viviam, de todo em todo fóra do influxo das leis, os attributos da coragem e da força, manejando por igual a picareta e a faca. O assassinio tornou-se, entre elles, um meio facil de resolver as minimas pendencias. Taes violencias, porém, nem sempre se limitavam á solução de uma duvida entre dois sujeitos. Algumas vezes, como pretexto á falta de pagamentos, ou como reacção aos desmandos dos feitores, houve levantes que exigiram a presença da força publica para apasigual-os. Era a escola em que se exercitavam futuros cabeças de acontecimentos mais graves (CARVALHO, 1916, p. 3/4).[1]

Este pequeno trecho do *Relatório apresentado ao General de Divisão José Caetano de Faria, Ministro da Guerra* (1916) pelo General Fernando Setembrino de Carvalho, comandante das forças em operação no Contestado entre o mês de setembro de 1914 e maio de 1915, tornou-se para a historiografia uma prova inquestionável. Quase todas as obras escritas acerca do movimento, seja por pesquisadores diletantes, seja por acadêmicos, vieram a incorporar a fala do General como indiscutível fonte de informação. O conhecimento daí advindo extrapolou inclusive o universo historiográfico, passando a

---

[1] Todas as fontes e materiais documentais citados terão a sua redação original preservada, exceto em alguns casos que serão especificados.

compor um saber mais amplo, expresso pelos manuais de ensino de história. Neste, a vinda de um grupo de pessoas alheio à região do Contestado é vista como uma das “causas” do movimento.

Todavia, até aqui estas afirmações não foram objeto de estudos acadêmicos detalhados. A fala do General adquiriu poder simbólico: um poder de “world making” – construção do mundo. É com base em um capital simbólico precedente, adquirido em lutas sociais anteriores (BOURDIEU, 1990, p. 165/166), que um enunciante passa a determinar o mundo, dizer como ele é (ou deve ser). Nas lutas simbólicas está em jogo o poder de produzir e impor a visão de mundo legítima em uma sociedade, ou seja, fazer crer. Como afirma Bourdieu, “O poder simbólico é um poder de fazer coisas com palavras” (p. 167). E a obra de Setembrino de Carvalho impôs uma visão sobre o Contestado, que se tornou uma versão corrente, aceita e repetida por quase todos os estudos sobre este movimento social. Esta versão afirma que os trabalhadores responsáveis pela construção da EFSPRG (Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande) no trecho referente à zona contestada entre Paraná e Santa Catarina eram malfeitores, trazidos de grandes centros do país e abandonados na região ao final dos trabalhos. Ali teriam permanecido, tornando-se líderes da revolta posteriormente ocorrida.

Neste estudo, buscarei estabelecer uma atitude hermenêutica frente a este pequeno trecho produzido pelo General Setembrino de Carvalho.[2] Sem ignorar seu caráter de fonte primária, pretendo observar as palavras deste oficial de forma a ultrapassar a simples dicotomia entre o verdadeiro e o falso, a fim de transformá-las em um objeto de pesquisa. A problematização desta fala nos levará, a mim e aos leitores que porventura desejem me acompanhar, a uma viagem pelo passado – uma viagem trabalhosa, em alguns momentos árdua, mas sempre estimulante, seguindo os trilhos da EFSPRG na região do Contestado.

Ao longo de sua existência, Fernando Setembrino de Carvalho construiu uma sólida carreira militar, cujo início remonta ao Império (assentou praça em 1877) mas que atinge seu ápice durante a República Velha. Atuou diretamente em inúmeros episódios históricos daquele período, com participação destacada em vários deles. Gaúcho de Uruguaiana,

---

[2] Embora o posto mais alto alcançado por Setembrino de Carvalho na hierarquia militar tenha sido o de Marechal - superior, portanto, ao de General - irei referir-me a ele como General por dois motivos: primeiramente, este era o posto exercido ao redigir o *Relatório* que contém a afirmação que me interessa; segundo, porque esta é a nomenclatura a ele atribuída por toda a historiografia sobre o Contestado.

voltou-se para a engenharia militar, tendo estudado em Porto Alegre, Rio Pardo e na Escola Militar da Praia Vermelha, no Rio de Janeiro (ali graduando-se em 1884). Retornando ao Rio Grande do Sul, exerceu funções no interior do Estado. Em 1890 já era Capitão, e participou da Comissão de Engenharia Militar do Estado. Neste mesmo ano, afastou-se da carreira militar, filiando-se ao PRR (Partido Republicano Rio-Grandense), pelo qual elegeu-se deputado estadual, posição que o tornou um dos signatários da constituição estadual de 1891. O golpe impetrado por Deodoro da Fonseca (conhecido como "Golpe Lucena") e a conseqüente instabilidade que se seguiu no estado levaram Setembrino à desilusão política, motivo pelo qual retornou ao Exército. Nesta condição participou da repressão à Revolução Federalista.

Em 1900 passou a dirigir o 2º Batalhão de Engenharia (Rio Pardo), que trabalhou na construção de algumas Estrada de Ferro locais. Ao visitar a região, o então candidato à Presidência da República, Mal. Hermes da Fonseca, impressionou-se com seu trabalho e, após eleito, convidou-o a chefiar o gabinete do Ministro da Guerra (1911). Em março de 1914, Setembrino de Carvalho foi nomeado interventor no Ceará, com plenos poderes para o apaziguamento da séria crise política que perturbava aquele estado. Em junho, encerrou sua missão, após uma série de entrevistas com as lideranças políticas locais, especialmente o Padre Cícero. Seu retorno ao Rio de Janeiro já se deu na condição de General-de-brigada, permanecendo como adido ao Departamento de Guerra.

Poucos meses depois, com o recrudescimento da violência no Movimento do Contestado e devido à inépcia das expedições anteriores, o General assumiu o posto de Inspetor da XI Região de Inspeção Permanente do Exército (setembro de 1914), iniciando as operações de repressão. Em maio de 1915 deu por encerrada sua participação no Contestado, mantendo na região apenas tropas de policiamento. Ao retornar ao Rio de Janeiro, transitou por altos cargos militares, sendo, em julho de 1922, nomeado chefe do Estado Maior do Exército (EME), cargo em que assumiu e organizou a repressão ao movimento tenentista. Em novembro de 1922, o recém empossado presidente Artur Bernardes o designou Ministro da Guerra, função que exerceu até o final daquele mandato (novembro de 1926).

Como Ministro, coube-lhe pessoalmente negociar com a situação e a oposição gaúchas o Pacto de Pedras Altas (dezembro de 1923), encerrando mais um episódio de

conflito interno do estado sulino.[3] Guindado ao posto de Marechal em abril de 1924, o mais alto posto da hierarquia militar, Setembrino combateu ainda o segundo ciclo de revoltas tenentistas (1924), incluindo a repressão à famosa coluna Miguel Costa – Luiz Carlos Prestes. Seu nome foi cogitado para a sucessão de Bernardes, em oposição ao candidato oficial, Washington Luís. Entretanto, não autorizou o lançamento de seu nome, e através da imprensa manifestou apoio ao candidato da situação. Afastou-se da vida pública assim que saiu do Ministério da Guerra, vindo a falecer em 1947 (DICIONÁRIO..., 2001, p. 1187/1190). Em 1950 veio a público, postumamente, seu livro *Memórias – dados para a história do Brasil*, em que registrou e analisou as experiências proporcionadas por sua marcante atuação político-militar durante a República Velha.

O *Relatório* do General Setembrino, publicado em 1916, tornou-se imediatamente obra fundamental para o conhecimento do Contestado, e assim permanece até hoje. Incorporando uma série de documentos militares e de relatos sobre os enfrentamentos com os rebeldes, proporciona informações de ordem militar, social e cultural. A dimensão assumida pelo *Relatório*, entretanto, qualifica-o como um *monumento*, no sentido expresso por Jacques Le Goff (1996).[4] Este documento/monumento – mentira e verdade ao mesmo tempo, montado e preservado por interesses variados – deve ser desmistificado, interrogado e visto como produto, de uma época, de um indivíduo, de um grupo. Acrescente-se a isto as considerações de Carlo Ginzburg sobre as *relações de força* envolvidas na constituição de uma documentação:

> [...] ao avaliar as provas, os historiadores deveriam recordar que todo ponto de vista sobre a realidade, além de ser intrinsecamente seletivo e parcial, depende das relações de força que condicionam, por meio da possibilidade de acesso à documentação, a imagem total que uma sociedade deixa de si. Para "escovar a história ao contrário" [...] como Walter Benjamim exortava a fazer, é preciso ler os testemunhos às avessas, contra as intenções de quem os produziu. Só dessa maneira será possível levar em conta tanto as relações de força quanto aquilo que é irredutível a elas (2002, p. 43).

---

[3] Sobre sua atuação neste episódio conferir a obra de Sérgio da Costa Franco (1996).

[4] "O documento não é inócuo. É antes de mais nada o resultado de uma montagem, consciente ou inconsciente, da história, da época, da sociedade que o produziram, mas também das épocas sucessivas durante as quais continuou a viver, talvez esquecido, durante as quais continuou a ser manipulado, ainda que pelo silêncio" (LE GOFF, 1996, p. 547). E, mais adiante: "Todo documento é monumento. [...] No limite, não existe um documento-verdade" (p. 548).

Esta “leitura às avessas” contribui para uma nova visão do documento, que passa a ter sua compreensão obrigatoriamente associada a uma análise sofisticada. Le Goff sugere ainda que a desmontagem do documento/monumento deva incorporar vários tipos de crítica histórica e, além disso,

> Mais ainda do que estes múltiplos modos de abordar um documento, para que ele possa contribuir para uma história total, importa não isolar os documentos do conjunto de monumentos de que fazem parte (LE GOFF, 1996, p. 548).

O confronto do *Relatório* em questão com inúmeros outros documentos será minha preocupação constante. Não desejo meramente apontar incoerências na versão do General, ou erros históricos de análise. Trata-se, isto sim, de estudar suas palavras, tomando-as não apenas como um monumento, mas como um problema a ser investigado. Minha perspectiva vai além da tradicional associação entre história e verdade, pois considera que o conhecimento histórico será, forçosamente, parcial e incompleto, cabendo ao pesquisador o preenchimento das lacunas que forem possíveis. Neste sentido, não me caberá o desvendar de uma realidade completa, mas uma aproximação lógica e o cruzamento de informações, ainda inédito para o tema em epígrafe.

Uma investigação desta natureza traz consigo algumas considerações teórico-metodológicas de grande relevância. A principal delas é que se trata de uma temática pequena, ou, se preferirmos, micro, até aqui quase ignorada. As dimensões da temática não devem, entretanto, enganar o leitor. A pesquisa empírica, as implicações bibliográficas, a análise sobre as fontes serão muito extensas. O cuidado em relação ao detalhe e os procedimentos exigidos pela investigação aproximam significativamente minha pesquisa de metodologias expressas pela micro-história, sobretudo em sua vertente italiana. O talhe limitado da pesquisa implica em uma redução da escala de análise. Não irei estudar a construção de uma grande Estrada de Ferro, mas apenas um determinado trecho desta. Não estarei estudando o período de ocorrência do Movimento do Contestado, mas um pequeno momento anterior. Finalmente, minha atenção não estará voltada a todos os participantes do movimento, mas para aqueles potenciais participantes que foram os trabalhadores construtores da EFSPRG. A atenção ao evento (ou períodos curtos) e aos agentes sociais estarão aqui presentes, assim como figuram entre as preocupações da micro-história atual.

Convido os leitores a participar desta viagem. A partida está prestes a ser dada. Os primeiros dormentes a serem assentados, pavimentando nosso longo caminho, referem-se à comprovação analítica de algumas afirmações que fiz acima. Vejamos, portanto, como a passagem do *Relatório* do General Setembrino que nos interessa relaciona-se com outros monumentos de caráter semelhante e como foi utilizada pela historiografia subseqüente.

1.1 A historiografia militar sobre o Contestado: outros monumentos

Muitos foram os militares, sobretudo oficiais, que combateram durante a campanha do Contestado e nos legaram memórias escritas sobre esta experiência. Tais publicações iniciaram-se logo após o término do evento. Embora com objetivos parcialmente distintos, o *Relatório* do General Setembrino (1916) será a primeira destas, e, como veremos, irá influenciar as demais. Esta primeira obra vinha apresentar ao Ministro da Guerra, o General José Caetano de Faria, os detalhes sobre a repressão e a resistência dos rebeldes, incluindo para tanto um grande volume de informações acerca do movimento, da organização do Exército, o valor de seu esforço, etc. Já as demais publicações militares começaram a vir a público no mesmo ano, 1916, estendendo-se até os anos 70, possuindo um tom memorialístico e informativo. Em sua grande maioria, apresentam a ação do Exército no Contestado, tecendo considerações sobre os problemas então enfrentados. De acordo com Rogério Rosa Rodrigues, no momento da Campanha do Contestado o Exército Nacional encontrava-se em um processo de reforma que buscava modernizá-lo e construir uma imagem do militar como cidadão. Concomitante a isto, um discurso de moralização e disciplinarização se fazia sentir através de idéias como progresso, patriotismo, nacionalismo (RODRIGUES, 2001, p. 23). Sua missão seria, portanto, transcendente à função de defesa e segurança (p. 25). Neste sentido, os memorialistas atribuíam-se uma função cívica, mais ou menos crítica, ao explicitar algumas das mazelas sociais que cumpria eliminar.

Acredito que um outro fenômeno, de ordem intelectual e editorial, tenha contribuído para esta profusão de publicações. A obra *Os Sertões*, de Euclides da Cunha, e sua reflexão sobre uma campanha anterior, porém ainda muito viva na consciência nacional, exercia uma poderosa influência sobre estes oficiais. Parece-me inclusive que alguns

(possivelmente a maioria) desejavam uma imortalização semelhante à daquele escritor, algo que não foi logrado por nenhum deles.[5] Tal intenção pode ser constatada através do formato de alguns dos livros e dos recursos literários utilizados (RODRIGUES, 2001, p. 35/38).[6] A influência do texto euclidiano sobre obras posteriores é ressaltada por Marilene Weinhardt, referindo-se justamente à obras sobre o Contestado:

> Depois da publicação d'*Os Sertões*, os episódios de Canudos, da feição como os figurou Euclides da Cunha, constituem-se no modelo e termo de comparação aos quais não podem fugir escritores e leitores que se deparam com os momentos de confronto entre a civilização e a barbárie na cultura brasileira (2000, p. 16).

A coleção representada por publicações de militares é bastante extensa e variada. Demerval Peixoto, sob o pseudônimo de Clivelaro Marcial, dividiu sua obra *Campanha do Contestado* em três partes. A primeira delas veio a público em 1916, a segunda em 1918 e, no ano de 1920, uma edição conjunta reuniu a publicação completa.[7] Em 1995 foi produzida uma segunda edição, em três volumes separados, com a qual irei trabalhar nesta tese.[8] Peixoto participou desta Campanha na condição de 2º tenente, sendo promovido a 1º tenente em 1918. Seus progressos na carreira militar levaram-no até o posto de General-de-exército, com o qual passou para a reserva em dezembro de 1948. Sua presença no Contestado restringiu-se ao período da Expedição Setembrino, permanecendo na região entre setembro de 1914 e maio de 1915 (DICIONÁRIO..., 2001, p. 4499).

O 1º tenente Herculano d´Assumpção[9] publicou o primeiro volume de seu trabalho em 1917 e o segundo volume em 1918, intitulado *A campanha do Contestado (as*

---

[5] Esta intenção comparece abertamente no texto de alguns dos oficiais aqui analisados. Mesmo obras historiográficas posteriores não escapam desta influência, estabelecendo comparações e muitas vezes afirmando uma maior "grandiosidade" de Contestado em relação à Canudos.

[6] Liz Andréa Dalfré sublinha a centralidade do pensamento euclidiano na "comunidade de imaginação" que veio a formatar tanto o discurso dos militares quanto dos jornais do período (2004, p.133-144).

[7] Esta cronologia me foi sugerida pela consulta a uma edição de 1920, na qual se reproduzem notícias sobre a publicação da obra (PEIXOTO, 1920). Nas referências bibliográficas que utilizam as edições antigas, observei tanto a data de 1916 quanto de 1920.

8 Como a redação original não foi preservada na segunda edição, as citações extraídas desta obra estarão na linguagem atual.

[9] Pouco sabemos sobre a biografia deste oficial. O próprio d'Assumpção informa ter sido secretário interino do 58 Batalhão de Caçadores, que compunha a Coluna do Sul, organizada em 4 de janeiro de 1915, sob ordens do General Setembrino (1917, p. 376). João Pereira de Oliveira afirma que d'Assumpção era secretário do Cel. Francisco Raul d' Estillac Leal, comandante da Coluna Sul (OLIVEIRA, 1975, p. 65). Além disso, na folha de rosto de ambos os volumes de sua obra consta que teria sido membro efetivo do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais.

operações da Columna do Sul). Desde então, este texto vem sendo profusamente utilizado pelos escritores e historiadores que estudaram o movimento.[10]

J. O. Pinto Soares,[11] também tenente do Exército, será um autor prolífero, tendo produzido vários livros sobre o tema. Entretanto, sua produção é cercada por alguma confusão, que pretendo esclarecer. O livro de 1920, cujo título impresso na capa é *Apontamentos para a historia – o Contestado*, possui uma errata na qual foi corrigido para *Subsídios para a historia – o Contestado*. Este primeiro ponto já cria um certo transtorno, pois alguns autores irão se referir ao livro pelo título da capa, outros pela errata. *Apontamentos para a historia – o Contestado* na verdade é o subtítulo da primeira parte desta publicação, que trata, sobretudo, da questão de limites e reproduz artigos publicados em jornais do Rio de Janeiro, Paraná e Rio Grande do Sul acrescidos de detalhes e documentos. A partir do subtítulo *As lutas do Contestado perante a Historia* (SOARES, 1920, p. 77) modifica-se o foco da narrativa, que passa a abordar a ação dos monges na região e as primeiras ações bélicas, destacando o combate do Irani e os ataques a Taquaruçu e Caraguatá. O primeiro volume termina, mas este subtítulo não. A publicação seguinte, que veio a público por outra editora e não possui data, traz em sua capa o título *O Contestado. Subsídios para a historia (1914-1915)*, porém claramente trata-se da continuidade do trabalho de 1920, pois traz como adendo a informação *v. II* (volume 2). Já na primeira folha da obra, retorna o subtítulo anterior: *As lutas do Contestado perante a história*. Isto levou muitos autores (creio que a maioria dos que o utilizaram) a referir-se a

---

[10] Esta obra foi objeto de Weinhardt em um dos capítulos de seu livro *Mesmos crimes, outros discursos* (2000), que o analisa enquanto discurso. A autora demonstra, dentre outras questões, que se trata de um discurso "[...] autoritário, fechado, dono da verdade [...]", que mescla uma confiança irrestrita na ação dos superiores à uma atitude áulica, subscrevendo sempre a ação oficial (p. 74). Além disso, d'Assumpção pratica um constante virtuosismo vocabular, aliado a uma erudição que recorre constantemente a figuras mitológicas em suas metáforas (p. 80-82). Sobre a estrutura da obra, vide o subtítulo *Narração e verdade* (p. 87-91).

[11] Pinto Soares era gaúcho, nascido em São Borja em 1881. Dedicou-se à carreira militar desde seus 13 anos de idade, em 1894, quando se incorporou voluntariamente à Divisão do Norte, durante a Campanha Federalista. Seguiu com os estudos militares, tendo participado da repressão a uma série de conflitos da República Velha e do início da Era Vargas: Revolta dos Marinheiros (1910), Contestado (1914 a 1917); Revolta de São Paulo e Rio Grande do Sul (1924 e 1925); Revolução de 1930; Revolução Paulista (1932) e Revolução de 1935. Em 1937 atingiu o posto de General de Brigada, tendo então mais de 40 anos de serviço militar. Foi sócio correspondente do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, cujo acervo possui parte da documentação pessoal de Pinto Soares, incluindo um relato de suas "Reminiscências", de onde coletei os dados acima [pasta J. O. Pinto Soares, 7/8]. Diferentemente da maioria dos militares que nos legaram suas memórias e que vieram à região com a Expedição Setembrino (setembro de 1914), Pinto Soares esteve no Contestado desde abril de 1914, acompanhando a Expedição Mesquita. Esta presença anterior valoriza seus escritos, pois permitiu um conhecimento maior da região e de seus hábitos.

este livro pelo subtítulo. Porém não tenho dúvidas de que se trata do segundo volume do *Subsídios para a historia – o Contestado*, pois durante o texto o autor se refere ao livro anterior como um “primeiro volume” (SOARES, s/d, p. 136). Além disso, estabelece-se uma relação de continuidade entre ambos, pois o volume II continua a narrativa em uma seqüência cronológica, percorrendo o período entre a expedição Mesquita, da qual participou, e o momento em que chega à Curitiba o General Setembrino de Carvalho. Na página final, anuncia-se a próxima obra: “Em preparação: A Expedição Setembrino”. Trata-se, portanto, de uma obra planejada em três volumes, embora não existam informações sobre a publicação daquele que seria o terceiro volume. Os erros de impressão e a troca de editora prejudicaram a visão de sua continuidade pelos leitores.

O autor publicou ainda outro livro sobre a Campanha do Contestado, intitulado *Guerra em sertões brasileiros – do fanatismo á solução do secular litigio entre o Paraná e Santa Catharina* (1931), cujo texto lembra bastante suas outras obras, reproduzindo inclusive partes das narrativas anteriores.[12] Segundo a folha de rosto, trata-se do volume I da obra, embora não haja conhecimento sobre a publicação de outros volumes. Neste livro de 1931 pude notar que o autor prosseguiu em seus estudos sobre o assunto, pois refere autores anteriormente não citados. Além disso, menciona uma viagem feita à região do Contestado, anos após o término do conflito (p. 18;19; p. 127), na qual estivera “[...] pesquisando dados elucidativos para a complexidade do trabalho que estava elaborando [...]”. Acredito que este tenha sido, dentre os memorialistas militares, aquele que mais se envolveu com o tema em questão.[13]

Os oficiais médicos Ezequiel Antunes e Alves Cerqueira também legaram suas memórias à posteridade. Antunes publicou *O Contestado entre Paraná e Santa Catarina* já em 1918. Na categoria de “jovem médico militar”, Antunes tomou notas durante a campanha, coligindo-as posteriormente. Este estudo deveria fazer parte de uma obra maior, “á feição d´*Os Sertões*, de Euclydes da Cunha” (1918, p. 63), que possivelmente jamais veio a público. Curiosamente, este autor descreve especialmente os preâmbulos do

---

[12] Surpreendeu-me o fato de localizar, nesta obra de Pinto Soares, a origem da tese de Cabral (1979) sobre a existência de dois monges sob o nome de João Maria (1931, p. 14), bem como um relato sobre a persistência de sua memória na região, anos após o termino do conflito (p. 18/19).

[13] Maria Isaura Pereira de Queiroz cita em sua bibliografia um quarto livro do autor, intitulado *A questão de limites entre Paraná e Santa Catarina (as lutas do Contestado perante a história)*, de 1930, ao qual infelizmente não tive acesso (1957, p. 295).

movimento, anteriores a sua estada na região, com destaque para as figuras de João e José Maria, as práticas de cura utilizados por estes, os costumes vigentes e a "ignorância" existente na região. Destaque-se ainda a transcrição de alguns documentos, tais como orações e "ordens" de São João Maria, recolhidos pelo autor.

Alves Cerqueira participou do combate de Taquaruçu, legando-nos um detalhado relato. A edição deste sob o formato de livro ocorreu em 1936, entretanto houve outras duas publicações anteriores: uma delas através de um boletim do Exército,[14] em data que desconheço, e outra em uma separata da Revista Medicina Militar, em 1919 (THOMÉ, 1992, p. 107). Como Cerqueira foi bastante citado por Peixoto e por d'Assumpção (respectivamente em 1916 e 1917) suponho que a primeira publicação tenha se dado entre 1915 e 1916.

O capitão Vieira da Rosa será uma exceção à regra de militares que desconheciam a região. Podemos ter uma idéia do seu grau de conhecimento se observarmos que, anos antes da Campanha Militar, em 1905, ele havia publicado uma alentada obra de 484 páginas, intitulada *Chorographia de Santa Catharina*. Nesta, enfoca a geografia, geologia, e traz informações variadas sobre cada um dos municípios então existentes, tais como o clima, a colonização, as estradas de ferro, etc. Curitibanos, epicentro do movimento, foi descrito como um dos municípios mais esquecidos de Santa Catarina, com fraquíssimo desenvolvimento devido à falta de estradas e grande quantidade de rios nas imediações (ROSA, 1905). Na ocasião do início do movimento Vieira da Rosa era diretor do Serviço Geográfico (para construção da carta itinerária do estado) e Inspetor de Proteção aos Índios de Santa Catarina (ROSA, s/d., p. 38). Foi colaborador do jornal *Folha do Comércio* e do jornal *Terra Livre*, de Florianópolis. Anos após a campanha, produziu um texto em que passou a limpo a ação militar do Contestado, sob uma perspectiva muito particular. Criticando profundamente a maioria dos oficiais que compareceram à região e a organização do Exército em geral, segundo ele despreparado, Vieira da Rosa diverge do tom adotado pela maioria dos memorialistas ao apontar erros estratégicos, pessoais e morais dos superiores, adotando um discurso cáustico (ROSA, s/d.). O General Setembrino recebe variadas críticas de Vieira da Rosa, sendo narrada uma descompostura que lhe foi

---

[14] Quero manifestar meu agradecimento a Rogério Rosa Rodrigues pela pesquisa desta e de algumas outras informações sobre o livro de Cerqueira, bem como a generosa troca de informações e de fontes durante a elaboração desta parte da tese.

passada por este oficial após uma denúncia infundada (p. 40).[15] Nesta narrativa pode-se perceber mais enfaticamente a política interna do Exército e as lutas por espaço existentes no interior da corporação. O texto, datilografado, pertence ao acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina e jamais foi publicado.[16] Segundo o próprio autor, teria sido originalmente escrito em 1917, e revisado cerca de 20 anos depois, embora afirme que não ter feito alterações no que escreveu sobre a guerra do Contestado (ROSA, s/d., p. 36).

O General João Pereira de Oliveira intitulou suas memórias, constituídas através de informações diárias, de *Diário de campanha de um aspirante a oficial (Contestado – 1914/15)*. Datado de 1962, este foi publicado apenas em 1975, no Boletim do IHGEPR e foi até aqui pouco utilizado pela historiografia sobre o movimento.[17]

Estas obras representam uma primeira geração da historiografia sobre o Contestado.[18] Vão além, porém, pois são relatos de participantes diretos do conflito, e neste sentido são fontes documentais. Mais do que isso: são *monumentos*, no sentido que discuti anteriormente, utilizados desde seus primórdios como base para discussão sobre o movimento. As gerações seguintes de historiadores não deixaram de utilizá-las, muito embora tenha variado bastante o uso e o sentido conferido a tais relatos. Se alguns analistas as utilizaram acriticamente, como mera fonte de dados "objetivos" sobre o conflito, atualmente a tendência aponta para uma análise mais detalhada e sofisticada destas fontes. Tenta-se desvendar os determinantes que agiram sobre os autores, examinando sua cultura

---

[15] Mais adiante, Viera da Rosa considera que Setembrino "[...] não era o homem talhado para uma guerra de caboclos", pois sempre estivera à frente da arma de engenharia e de diversas secretarias (ROSA, s/d., p. 72).

[16] O texto de Vieira da Rosa iria participar de uma publicação extensa, de 50 volumes, conhecida como *Enciclopédia do Almirante Carneiro*. Esta reunia notícias de jornais, relatórios oficiais e originais das áreas de história, literatura e geografia, sempre relacionados ao estado de Santa Catarina. O falecimento do Almirante, entretanto, determinou sua não publicação. O rascunho deste material foi doado pela viúva ao acervo da UFSC, onde se encontra para consulta. Agradeço a Paulo Pinheiro Machado esta referência.

[17] Esta obra não é muito extensa e reproduz anotações feitas pelo autor durante sua participação no Contestado, entre outubro de 1914 a abril de 1915, quando comandou uma seção de metralhadoras. Proporciona uma série de informações militares e algumas poucas considerações sobre a cultura local. Certas partes do relato aproximam-se bastante da narrativa de d'Assumpção, que recebe menções diretas do autor.

[18] Existem ainda algumas obras de militares, mais recentes, cujos autores não tiveram participação direta na Campanha do Contestado. Estes recorrem a bibliografia e fontes (em geral militares), e via de regra seu objetivo é defender a memória da instituição, dos oficiais e soldados. Neste sentido, desvalorizam o caráter social do movimento, tentando demonstrar que se tratou de banditismo, não restando ao Exército outra opção além de combatê-lo. Para esta visão, consultar o recente livro do General Moura (2003), publicado pela Biblioteca do Exército Editora. Alguns civis compartilham de uma visão bem próxima desta, como Albuquerque (1987). Destaco ainda a existência de uma publicação da Escola de Comando e Estado Maior do Exército, de 1968, que faz uma análise tanto do movimento de Contestado quanto de Canudos, a fim de observá-las do ponto de vista estratégico. Valendo-se de documentação memorialística e militar, não chega porém a agregar informações novas sobre o tema desta pesquisa.

ou mesmo seu preconceito, filtros que, em alguns momentos, levarão inclusive à distorções na informação. Entretanto, mesmo a sugestão de superioridade cultural conduz os textos, em alguns casos, a uma descrição quase antropológica dos fenômenos (ESPIG, 2002, p. 76/77). Temos, portanto, uma riqueza considerável, que exigirá uma leitura atenta, teórica e metodologicamente orientada.

A fim de investigar o problema que venho propondo, deverei cotejar estes monumentos àquele já destacado acima, o *Relatório* do General Setembrino. Meu objetivo será observar se tais obras referem-se ou não à existência, dentre os rebeldes, de ex-operários da EFSPRG, e demais informações que possam ser alcançadas sobre este tópico. Antes, porém, vejamos algumas questões referentes ao *Relatório*.

O General Setembrino era um homem meticuloso e detalhista, como atesta o próprio *Relatório*. Neste, reproduz uma série de documentações pessoais e militares, narrando particularmente as informações que julgava relevantes sobre a Campanha. Além disso, produziu ainda um apêndice que denomina *Ensinamentos*, no qual reflete sobre a Guerra do Contestado e o Exército brasileiro da época, analisando criteriosamente seus problemas e suas virtudes, conferindo destaque a elementos tais como fardamento, munição, alimentação, disciplina, etc. (1916, p. 137/180). Outro aspecto que patenteia esta personalidade detalhista é o apêndice presente em suas *Memórias*, intitulado *Minha Morte*, e que esclarece detalhes sobre os preparativos para seu enterro, que acreditava próximo[19]. Vinte instruções precisas são evocadas, detalhando os preparativos a serem tomados com seu corpo, com a sala de velório e com a sepultura (CARVALHO, 1950, p. 299/301).

A tarefa assumida por Setembrino era muito delicada, não apenas por se tratar de um combate a civis em território pátrio, mas também por abarcar o relacionamento entre dois estados envolvidos em uma complexa questão de limites.[20] No capítulo de suas

---

[19] Este apêndice é uma carta, que foi redigida no dia 23 de setembro de 1939, momento em que acreditava que a hora derradeira se aproximava. Porém só veio a falecer no dia 24 de maio de 1947, quase oito anos após, aos 85 anos.

[20] O próprio nome “Contestado” é uma referência a dois antigos conflitos de limites: entre Argentina e Brasil (a Questão de Missiones, ou Palmas, solucionada pelo governo republicano em 1896) e, posteriormente, à demanda existente entre os estados de Santa Catarina e Paraná. A disputa pela região criou um clima de tensão local, causando também a ausência de infra-estrutura básica e confusões frente à cobrança de taxas e impostos. Naquele período este tema possuía grande apelo junto a opinião pública, e gerou um grande volume de publicações, tanto em Santa Catarina quanto no Paraná, em geral altamente tendenciosas. A questão de limites foi solucionada definitivamente apenas após a pacificação da região, em 1916. Praticamente todas as obras sobre o movimento mencionam, de forma mais ou menos detalhada, a importância da questão de limites

Memórias dedicado ao Contestado, Carvalho apresenta algumas das pressões políticas que teria sofrido na ocasião (1950, p. 128/129). De início, os políticos de oposição do Estado do Paraná, contando provavelmente com o apoio do Senador Pinheiro Machado, ofereceram-lhe um jantar. As críticas à administração de Carlos Cavalcanti e a ênfase por parte do Senador Alencar Guimarães levaram Setembrino a questionar-se sobre o papel que lhe caberia nesta peça.

Acreditando que poderia vir a lhe restar a própria execução de um acordo de limites, o General teria renegado qualquer caráter político da comissão, e solicitado que sua tarefa fosse exclusivamente militar. Tal decisão relaciona-se, certamente, ao fato de que Carvalho havia pouco encerrara o episódio de sua Comissão Política no Ceará, que lhe fora "bastante espinhosa" (1950, p. 130), e que recebera críticas.[21] Sob seu pedido, o decreto de sua nomeação fez sobressair a incumbência de "reprimir os desordeiros que nos Estados do Paraná e Santa Catarina, atentarem contra as autoridades federal e local" (1950, p. 131), cabendo aos Estados auxiliá-lo no que se fizesse necessário, visto que haviam solicitado à União intervenção nos moldes do artigo 6º da constituição de 1891.[22] Sua recepção na capital do Paraná, sede do comando militar, foi festiva e pomposa, contando inclusive com uma homenagem pelas ruas da cidade, onde desfilou acompanhado de civis e militares, além de mulheres portando estandartes republicanos (DALFRÉ, 2004, p. 125/126).

Embora Setembrino desejasse representar-se como um militar acima das tentações da política regional, o fato é que se envolveu politicamente durante a intervenção, e seria mesmo impossível não fazê-lo. Em um destes momentos, sugeriu uma proposta para a solução do problema de limites. Durante sua estada na região, enviou uma carta ao Governador de Santa Catarina, Cel. Felipe Schimidt, na qual expunha sua opinião sobre a questão de limites e propunha um projeto de limites (1950, p. 138). O General parecia

---

entre estes estados. Vide, dentre outros, Cabral (1979, p. 23-66), Vinhas de Queiroz (1966, p.67-69) e Machado (2004, p. 123-127).

[21] Peixoto comenta a difícil tarefa que pesou sobre o General, considerando que sua Comissão de interventor no Ceará havia atraído os "rancores de uma parte apaixonada da nação". Seu comando para o Contestado foi friamente recebido no Rio de Janeiro e no Paraná, que o recebeu desconfiado. Além disso, nos meios militares considerava-se que caberia às tropas estaduais, e não às federais, a repressão ao "bandoleirismo" (PEIXOTO, 1995b, p. 08). Isto nos mostra algumas das dificuldades políticas enfrentadas já de início por Setembrino.

[22] As desconfianças por parte dos governos dos Estados envolvidos e as aproximações operadas pela oposição do Estado do Paraná logicamente se referem ao formato das relações políticas no período da República Velha brasileira. A possibilidade de "derrubada" das elites então no poder e sua substituição pela oposição estava sempre no horizonte, visto que o 6º artigo conferia poderes excepcionais à União. Sobre a relação política entre os Estados e a União neste período, vide Love (in MOTA, 2000).

acreditar que o conflito só se encerraria caso a questão de limites fosse solucionada; daí o interesse em tentar resolvê-la. Segundo ele próprio, porém, seu gesto foi mal interpretado, sequer recebendo resposta de Schimidt.[23] As divisas sugeridas, cujos limites seriam constituídos em torno das vias fluviais da região, diferem bastante daquelas aprovadas pelo acordo posteriormente assinado em 1916, propondo, em relação a este, um território maior para o Paraná. Como Santa Catarina vinha obtendo sucessivas vitórias legais junto ao Superior Tribunal Federal, não tinha interesse em abraçar tal proposta. Caso esta fosse atendida, o atual extremo Oeste de Santa Catarina pertenceria ao Paraná, e este estado faria fronteira com o estado do Rio Grande do Sul. Esta sugestão foi, segundo Setembrino, um dos motivos para a "borrasca de injustiças" que buscou ultrajá-lo, desde Florianópolis (1950, p. 140).

O conteúdo do *Relatório* merece alguns comentários. Parte das notícias trazidas por Setembrino não são exatas e serão reelaboradas por relatos posteriores ou contestadas pela historiografia. Neste sentido posso apontar, como exemplo, a identificação de Francisco Paes de Farias ao codinome de Venuto Baiano. Na verdade, tratam-se de indivíduos distintos. Francisco Paes de Farias era Chico Ventura, um dos responsáveis pelo início dos ajuntamentos; Venuto Baiano era uma das lideranças de guerra, importante na fase dos combates (CARVALHO, 1916, p. 13).[24] Outra informação imprecisa prestada pelo General atribui a Praxedes Gomes o título de "chefe dos rebeldes", quando se sabe que este fazia comércio com o grupo, mas não se envolveu ativamente em sua organização (CARVALHO, 1916, p. 09). Uma ausência sentida no *Relatório* refere-se à Adeodato Ramos, o sanguinolento líder ao final do movimento, e que não mereceu qualquer comentário por parte do autor.

Estes exemplos não desqualificam tal documentação, mas nos direcionam para duas importantes constatações. Primeiramente observamos que a rapidez imposta ao General para a elaboração de seu *Relatório* pode ter levado a algumas afirmações frágeis, visto que o objetivo principal de seu texto não era uma narrativa histórica sobre o evento, mas sobre a atividade do Exército Nacional. Devemos ainda observar, como um segundo aspecto

---

[23] A carta em questão encontra-se em anexo ao *Relatório apresentado ao General de Divisão José Caetano de Faria, Ministro da Guerra* (1916, p. 334/336).

[24] Esta informação errônea foi transcrita por d'Assumpção no volume 1 de sua obra (1917, p. 264), mas corrigida no volume 2 (1918, p. 18).

importante, o fato de que os militares eram estranhos à região, ou seja, seu conhecimento sobre a população sertaneja era certamente menor do que poderíamos ser levados inicialmente a supor.[25] O General Setembrino baseou-se, ao escrever seu *Relatório*, em partes de combate, inquéritos e demais documentos produzidos na frente de batalha por seus oficiais. Embora o próprio General conteste a afirmação segundo a qual teria dirigido as operações à distância, instalado em seu Quartel-General (Curitiba),[26] conforme propalado já na época pelos jornais,[27] o fato é que a expedição Setembrino durou apenas alguns meses – tempo insuficiente, portanto, para um bom conhecimento da cultura local. O relacionamento com os sertanejos foi prejudicado ainda pelo temor existente entre soldados e oficiais. Sabia-se das práticas de "bombear" o adversário, e de como os rebeldes se infiltravam nos próprios acampamentos do Exército. Por este motivo, o General Setembrino tomou algumas providências:

> Limitei, por isto, a reportagem, cerceando, para os jornaes, as noticias sobre os recursos militares enviados para o sertão, e prohibi nos acampamentos o convivio entre as praças e os sertanejos (CARVALHO, 1916, p. 47).[28]

As publicações posteriores contarão com o benefício da prévia existência desta obra paradigmática (embora, como já destaquei, contassem ainda com a influência onipresente

---

[25] Questão já sugerida por Machado (2004, p. 146).

[26] O General inclui fotos no *Relatório* a fim de demonstrar sua presença no teatro de operações (1916, p. 01); afirma sua autoridade de conhecimento das condições em que eram feitas as "guerrilhas dos fanáticos" (1916, p. 47); insere em seu relato suas viagens e tempo de permanência na região (1916, p. 84/85; p. 120/121; p.125), que teria sido em torno de cinco meses - aproximadamente dois meses a menos que o total da Expedição Setembrino, portanto. No final da campanha, durante os meses de cerco a Santa Maria, o General permaneceu em Porto União, enviando as ordens para as colunas através do telégrafo. Setembrino sequer avistou o famoso reduto (PEIXOTO, 1995c, p. 157).

[27] Setembrino julgava-se vítima de perseguição dos jornais, que teriam agitado o povo paranaense contra si. Acusando a imprensa de elaborar uma "toada impatriotica", considera que "O jornalista é quase sempre um agitador" (1916, p. 29). A atuação deste militar causou, inclusive, discussões entre as folhas, como a ocorrida nos últimos meses de 1914 entre o *Diário da Tarde*, de Curitiba, e a *Folha do Comércio*, de Florianópolis (WEINHARDT, 2000, p. 68). Mais tarde, em suas *Memórias*, Carvalho ainda lamenta ter sido "[...] alvo das mais atrozes injustiças" de uma parte da imprensa do país (1950, p. 135). O fato é que as acusações de violência e crueldade coagiram o General a publicar (através dos jornais), em julho de 1915, uma resposta intitulada *O que houve no Contestado* (RODRIGUES, 2001, p. 106).

[28] Difícil afirmar que a providência tenha sido bem sucedida, embora a desconfiança mútua crescesse exponencialmente nos acampamentos. Já sobre a imprensa, vemos que em um longo trecho do *Relatório* Carvalho defende inclusive que se deve "[...] reprimir as publicações dos successos militares na imprensa diaria, não só pelo desespero em que fica a sociedade civil com a noticia dos revezes, como principalmente pelo auxilio que se presta á espionagem do inimigo" (1916, p. 141). Mais acima no texto, já havia ponderado a necessidade de que o comandante em chefe, durante as operações de Guerra, deveria ter a "autoridade imparcial de um ditador".

de Euclides da Cunha). Alguns de seus autores escreveram artigos publicados em vários jornais do país, como, por exemplo, d´Assumpção, Vieira da Rosa e Pinto Soares. Isto nos ajuda a entender a existência de uma certa sintonia analítica entre estas fontes e os argumentos expressos pelos jornais da época, sobretudo os referentes a "ausência de cultura", "ignorância", "inferioridade", etc., aspecto ainda não explorado pela historiografia.[29]

A partir de uma análise atenta, pude constatar, em alguns casos, e inferir, em outros, o conhecimento mútuo entre os autores das obras citadas acima. Sobretudo o *Relatório*, devido a sua condição de autoridade e sua precedência temporal, era conhecido pelos demais autores, sendo diretamente citado em inúmeras ocasiões, e indiretamente utilizado em outras. d'Assumpção o utiliza com freqüência, e em alguns momentos a intertextualidade torna-se explícita:

> Não resisto ao desejo de transcrever aqui, com a devida venia, uma pagina do relatorio do general Setembrino, na qual nitidamente está descripto o admiravel feito do pequeno grupo de vaqueanos bravamente dirigido pelo Joaquim Gonçalves [...] (d'ASSUMPÇÃO, 1918, p. 30).

Além do próprio *Relatório*, os autores citam-se abundantemente entre si. Destacarei exemplos, a fim de fornecer subsídios para argumentações que irei realizar mais adiante. d'Assumpção credita, em nota de rodapé, determinada informação como "[...] acceita pelo distincto colega que se occulta sob o pseudonymo de 'Crivelaro Marcial'" (1917, p. 216). Mais adiante, transcreve um bilhete, destacando que já havia sido publicado por Crivelaro Marcial (p. 246).[30] d'Assumpção transcreve ainda um longo trecho de Cerqueira (p. 255/258).

Antunes não chega a citar nenhuma obra de seus colegas militares. Seu texto foi apresentado na condição de Conferência, proferida no Instituto Histórico e Geográfico do Pará em 1918 e publicada pela Imprensa Oficial do Estado no mesmo ano. Sua leitura

---

[29] Já a potencialidade de uso dos jornais como fonte para o Contestado foi objeto de alguns estudos, dentre os quais uma publicação de minha autoria (ESPIG, 1998b). Sobre este assunto, consultar ainda o segundo capítulo da dissertação de mestrado de Dalfré (2004) no qual a autora reflete sobre a imprensa paranaense, com destaque para o jornal *Diário da Tarde*, de Curitiba. Já a obra de Weinhardt (2000) elabora a análise de alguns discursos sobre o conflito, utilizando, dentre outras modalidades de discurso, o texto jornalístico do *Diário da Tarde* (p. 27-61).

[30] Não há dúvidas de que conhecia pessoalmente o 2º tenente Demerval Peixoto, pois descreve um episódio em que este foi alvejado por uma bala inimiga na mão esquerda (1918, p. 387).

sugere desconhecimento dos trabalhos que tão recentemente haviam sido publicados. Da mesma maneira Cerqueira não faz referências aos relatos de outros militares, fato que reforça minha sugestão anterior sobre a data aproximada de sua primeira publicação.

Peixoto cita de forma abundante tanto documentos (como ordens do dia, mensagens, correspondências, boletins do Estado-Maior do Exército) quanto escritos de seus colegas. O *Relatório* de Setembrino foi bastante utilizado por Peixoto desde seu primeiro volume (1995a, p. 78/79); no segundo volume esta obra mereceu transcrições literais (PEIXOTO, 1995b, p. 26/27). O oficial médico Alves Cerqueira também recebeu espaço (PEIXOTO, 1995a , p. 114; p. 126; 1995c, p. 70), assim como o 1º Tenente José Pedro Gomes (PEIXOTO, 1995c, p. 127; 142/143).[31] Além disso, Peixoto cita alguns oficiais não nominados[32], sendo a mais intrigante uma referência feita ao "Diário de Campanha" de um "distinto oficial que fez parte da grande expedição" (PEIXOTO, 1995a , p. 87).[33]

Obviamente o tenente não seguia as atuais normas científicas utilizadas em trabalhos historiográficos, e várias das citações entram no texto sem qualquer referência, identificadas apenas pela formatação distinta, como pode ser conferido em alguns trechos (PEIXOTO, 1995a , p. 102). Neste caso específico, a redação é bastante parecida (embora não idêntica) a de uma passagem de Pinto Soares (s/d, p. 57) o que me leva a supor um conhecimento prévio do esboço do livro daquele oficial (publicado posteriormente). Esta inferência ganha corpo mais adiante, quando Peixoto menciona nominalmente Pinto Soares, relatando determinado episódio. Ele havia descoberto meios de abastecimento empregados pelos rebeldes, e sugeria aos comandantes algumas soluções (PEIXOTO, 1995a , p. 154/155), mesmo fato narrado pelo próprio Pinto Soares (s/d, p. 79). Seu civismo e sua bravura são elogiados por Peixoto (1995c, p. 121). Penso que esta é uma inferência importante, pois o conhecimento prévio daquilo que seriam os esboços de um futuro livro reforça ainda mais a inter-relação e a forte influência recíproca entre os autores.

Chamou-me a atenção um aspecto sutilmente apontado por Peixoto. Segundo ele, a Campanha do Contestado poderia ser cognominada "dos tenentes", pois sobre os oficiais

---

[31] Artigo cujo local de publicação não foi detalhado.

[32] Dentre as citações de oficiais não nominados, encontramos em nota de rodapé o trecho de "notas de um oficial do destacamento do major Leovigildo" (PEIXOTO, 1995b, p. 100). Em outro trecho, cita "trechos da narrativa de um camarada anônimo" (PEIXOTO, 1995c, p. 140). Esta pode ser uma estratégia tanto para proteção dos informantes quanto para a inserção de críticas.

[33] Minhas suspeitas são que este trecho seja dos Diários de Pinto Soares, como explicarei mais adiante.

subalternos (como tenentes e capitães) pesaram as tarefas mais difíceis. “Aos humildes nos galões coube a tarefa mais árdua desta peleja inglória” (1995c, p. 124). E estes “humildes” serão os personagens que nos legarão suas memórias escritas. Anteriormente o autor já havia destacado a carência de oficiais por que passou a Campanha, gerando uma série de inconvenientes e dificuldades, tanto para os tenentes quanto para os soldados (PEIXOTO, 1995c, p. 121). Somando a isto as constantes criticas à “politicagem”, personificada nos chefes políticos e coronéis, poderíamos entender tais descontentamentos como uma semente precursora dos ideais do movimento tenentista vindouro? É possível.

Se considerarmos que os objetivos do movimento tenentista da década de 1920 giravam em torno da reforma do Exército e da reforma social,[34] já percebemos em germe ambas as críticas no texto dos tenentes e capitães que lutaram no Contestado e escreveram antes de 1922. No entanto, ainda não se percebe a quebra de hierarquia, pois as críticas diretas aos oficiais superiores são veladas ou matizadas. Porém o desconhecimento sobre a biografia da maioria dos memorialistas do Contestado não me permite afirmar sua participação no movimento tenentista. A participação de Setembrino de Carvalho, porém, foi inequívoca na repressão ao tenentismo. Ele prestou apoio incondicional a Artur Bernardes no episódio das “cartas falsas” (DICIONÁRIO..., 2001, p. 1189), o que pode ter lhe rendido a indicação ao Ministério da Guerra. Por representar a alta oficialidade que se perfilava com o *status quo*, ele será odiado pelos “tenentes”. O desejo de purificar sua instituição levou os tenentes à criticas pesadas, como as feitas por Juarez Távora à Setembrino, acusando-o de um “[...] militarismo de encomenda tacanho e porco” (FAUSTO, 1999, p. 314).[35] Esta é uma observação incidental em meu trabalho, mas penso que poderia ser aprofundada em futuros estudos sobre as memórias militares.

Pinto Soares também consultou vários dos autores que o precederam, incluindo tanto seu amigo Peixoto (s/d, p. 51) quanto o *Relatório* do General Setembrino (p. 109). Vários elementos do texto de Soares me levam a sugerir inclusive uma leitura atenta de

---

[34] Sobre o movimento tenentista, conferir, dentre outros, o artigo de Lanna (in FERREIRA; DELGADO, 2003), o estudo clássico de Fausto (1997) e o trabalho de Borges (1992).

[35] Nelson Werneck Sodré descreve uma sessão do Clube Militar, ocorrida poucos dias antes do primeiro levante tenentista, no qual tanto Setembrino de Carvalho quanto Tertuliano Potiguara, considerado o herói da tomada do reduto de Santa Maria, foram ofendidos pelo tenente Gwaier de Azevedo em seu discurso. Este os acusou de participação em negociatas referentes à compra de materiais durante a Campanha do Contestado, bem como de violência excessiva na repressão. Desnecessário dizer que esta fala foi aplaudida pelos tenentes e capitães presentes (SODRÉ, 1979, p. 202-208). Agradeço esta referência a Rogério Rosa Rodrigues.

d'Assumpção (não citado diretamente), pois algumas passagens parecem ter sofrido sua influência.[36] Além disso, teve acesso a textos particulares, tendo transcrito literalmente um trecho relativamente longo (p. 55 a 59), retirado dos "apontamentos do Snr. Major José Vieira da Rosa". Soares ainda reproduz trechos de um interessante Diário de Campanha, segundo ele encontrado no bolso de um morto no combate de 8 de fevereiro de 1915. Neste, destacam-se várias críticas a esta boa fé dos oficiais, e seus erros de comando (s/d, p. 64/68). Este seria um bom exemplo de criticas veladas a que me referi acima. Ao colocar os comentários sob a responsabilidade de um morto em combate, o autor compromete-se menos, cabendo mesmo a questão: existiria realmente este Diário ou tratou-se de uma inteligente estratégia narrativa de Pinto Soares? Este texto afigura-se como um dos mais críticos em relação à ação do Exército, posicionando-se sobre erros e dificuldades.

Embora raramente percebam-se críticas diretas aos textos anteriores isso acontece em alguns casos. Oliveira observou problemas no texto de d'Assumpção, embora este pareça ter sido uma influência muito forte sobre sua escrita, especialmente no relato de alguns episódios. Sua crítica atinge a própria intenção de veracidade do texto de d'Assumpção, ao narrar um incidente de recolhimento de armamento e munição de um piquete civil. O autor afirma, em nota, que o acontecimento não teve importância alguma, porém o tenente "[...] transmuda-o em verdadeiro drama". E arremata: "E é assim que se escreve a História!" (OLIVEIRA, 1975, p. 77).[37] Vieira da Rosa irá mostrar-se ainda mais direto e cáustico em relação aos colegas escritores, ao afirmar que "[...] o que ha por ahi publicado peca pela parcialidade e pelas inverdades" (s/d., p. 24), considerando que o melhor dentre os trabalhos publicados é o de José Octaviano Pinto Soares. A intenção de Vieira da Rosa será, conforme afirma, expressar "verdades", relatando apenas o que viu e viveu na região, destoando portanto das "duas ou três obras" de escritores que estiveram na região por muito pouco tempo e "escreveram por informações suspeitíssimas" (ROSA, s/d., p. 27).

A intertextualidade existente entre as obras dos memorialistas militares nos demonstra a forte influência entre os autores. A abundante utilização de referências, seja

[36] Este é o caso, por exemplo, da descrição de alguns dos "jagunços" capturados (SOARES, s/d, p. 78).
[37] Uma referência em nota aponta para uma pequena desatenção de d'Assumpção que pode ter ferido a sensibilidade de Oliveira e motivado esta alfinetada. Em outro episódio, no qual Oliveira comprou roupas para um maltrapilho, d'Assumpção citou o acontecimento, mas não nomeou o colega. Segundo Oliveira, d'Assumpção "[...] menciona o fato. Mas não dá meu nome. Porque, não sei..." (1975, p. 72).

explícitas ou implícitas, aponta ainda para a reprodução automática de informações variadas. Notável também é o relacionamento pessoal entre vários de nossos escritores, permitindo a consulta inclusive de notas e diários particulares. Assim, é possível sugerir uma troca intensa de informações, que iria além do texto escrito produzido e atingiria sua forma de pensar o movimento. Esta sintonia ajudaria a explicar a reprodução de algumas idéias, tais como a crítica à politicagem, o lamento pela ausência de educação formal na região, o destaque à questão de limites, etc.[38]

Muito provavelmente o General Setembrino de Carvalho elaborou a leitura das obras seguintes a sua. Pelo menos uma destas obras foi citada em suas *Memórias*, quando se refere ao livro de Demerval Peixoto como um “repositório apreciável de detalhes” sobre a campanha (CARVALHO, 1950, p. 172). As demais obras não chegaram a merecer seus comentários.

A fim de esclarecermos a posição dos autores referente aos trabalhadores da Estrada de Ferro, devemos observar sua visão sobre os participantes do movimento em geral. Estes, os sertanejos, eram vistos de forma preconceituosa pelo pensamento ilustrado da época, que em sua análise valia-se da expressão *sertão*.

A categoria sertão é recorrente no pensamento social brasileiro e em nossa historiografia. Seu sentido original destacava a ocorrência de espaços vastos e desabitados; aos poucos evoluiu, designando locais de natureza indomada, sem o controle das autoridades, presentes índios e animais selvagens (AMADO, 1995). Mais do que um espaço geograficamente determinado, porém, o sertão é sobretudo um espaço simbólico, referenciado a um local distante e despovoado.

> Em geral, o sentido de sertão é de um lugar vasto e inculto e tal realidade não combinava com o ideário de modernidade, adotado pelas elites brasileiras, num esforço de “atualizar” o Brasil com o ritmo das nações mais avançadas. Isso colocava a necessidade de pensar o espaço, a ocupação e a nação, ou seja, o que fazer com seus antigos habitantes, os povos indígenas e com os mais recentes, os chamados sertanejos (RADIN, 2006, p. 10).

---

[38] Sem esquecer, no entanto, que os escritores provém de uma mesma instituição e utilizavam fontes semelhantes, o que também nos ajuda a entender parte das análises parecidas. Este rápido estudo da intertextualidade entre os memorialistas do Contestado prende-se aos meus objetivos neste momento, porém acredito que possa vir a ser o mote para uma ou várias pesquisas futuras.

Os moradores do chamado sertão, índios ou caboclos, deveriam forçosamente adaptar-se à chamada civilização, através da ação dos ilustrados homens do litoral. Sua ação, vista como inferior ou selvagem, era desqualificada continuamente, alimentando um olhar etnocêntrico e preconceituoso. Este imaginário encontra-se notavelmente manifesto na interpretação dos oficiais militares que participaram da campanha do Contestado, cuja extração social marca indelevelmente a interpretação do episódio:

> O conhecimento que deles [os movimentos de rebeldia rural] se tem procede, no mais das vezes, de observadores letrados, quase sempre identificados, direta ou indiretamente, com as forças de repressão e, por isto mesmo, incapazes de uma aproximação compreensiva com relação ao fenômeno (MONTEIRO, 1974b, p. 31).

Esta representação negativa mostra que o sertanejo não será completamente estranho ao olhar daquele que examina; porém o julgamento será prévio ao próprio contato. Tal será evidentemente o caso dos relatos dos militares. Os participantes do Movimento do Contestado serão avaliados e sentenciados através de categorias estranhas a sua cultura. A maioria dos intelectuais que irão descrevê-los em sua contemporaneidade trabalharão no sentido de apontar as diferenças entre si e os "fanáticos", chocados pela violência dos conflitos. Invariavelmente observaremos denominações pejorativas para estes agentes, tais como bandidos, bandoleiros, ignorantes, entre muitos outros qualificativos depreciativos. Veremos esta representação de forma detalhada mais adiante.

Uma variante serão avaliações paternalistas, que destacam o fato de que aqueles "pobres patrícios" não teriam recebido do Estado ou da sociedade condições honrosas de vida, sobrevivendo em uma estupidez e ignorância pela qual não seriam os únicos culpados.[39] Fortemente presente em algumas fontes jornalísticas, esta representação surge também nos relatos militares, e pode manifestar uma apreciação crítica sobre os poderes públicos. O tenente J. O. Pinto Soares, por exemplo, afirma: "Com effeito, as luctas do Contestado, á luz serena dos factos, tiveram sua origem no fanatismo, que por sua vez germinou da falta de instrucção popular e de policiamento regular [...]" (1920, p. 110).

---

[39] Rodrigues (2001, p. 33) destaca ainda a existência de uma representação que valoriza sobremaneira a atuação corajosa dos rebeldes frente às forças do Exército. Segundo ele, trata-se de uma estratégia discursiva que, ao supervalorizar os sertanejos, também valoriza o Exército, que grandiosamente os venceu, além de justificar as perdas humanas sofridas por este.

Mais adiante, complementa, demonstrando a relação lógica estabelecida entre este evento e o de Canudos:

> O sinistro movimento subversivo, portanto, forçoso é confessal-o, poderia facilmente ter sido evitado, si os poderes publicos tivessem sempre em vista, para nortear-lhes os passos, a grande verdade de que *mais vale prevenir do que remediar*. A licção de Canudos éra de hontem, de apenas 15 annos atraz; no emtanto fôra lamentavelmente esquecida pelos nossos homens publicos! (SOARES, 1920, p. 80) [grifo do autor]

d`Assumpção nos oferece uma análise parecida. Em seu prefácio, afirma que a ordem foi "[...] subvertida por milhares de homens desorientados por uma crença aberrante dos menores vislumbres de razão [...]". Mais adiante, menciona que a situação teve como "[...] unica origem a ignorancia absoluta dos nossos sertanejos [...]" (D'ASSUMPÇÃO, 1917, p. I). Para Demerval Peixoto, devido ao isolamento da região os moradores locais teriam sido levados ao "embrutecimento":

> Os rapazes se fazem analfabetos, no rústico serviço da colheita e condução da nativa produção do mate; são habilíssimos no talho da erva e manejadores exímios do facão afiadíssimo; acostumados com o viver obscuro e despreocupado da roça, embrutecidos no convívio das florestas, irmanados com a vida de espírito inativo, têm compleição física extraordinariamente resistente (PEIXOTO, 1995a, p.32).

O *Relatório* do General Setembrino de Carvalho destaca que, dentre as recomendações dadas a alguns comandantes, solicitava que "[...] tivessem muita humanidade para com estes patricios transviados pela superstição" (CARVALHO, 1916, p. 09). Em outro momento, já no calor dos combates, recomenda "[...] toda a clemencia com os prisioneiros [...]" (1916, p. 48). A suposta indigência intelectual dos rebeldes, segundo se percebe através dos relatos militares, teria concorrido para a compaixão e um abrandamento da violência pelas forças legais. No entanto, sabe-se que a repressão não foi em nada branda, mas sim cruel em vários momentos. Este discurso, que aparentemente entende a diferença e a respeita, foi uma representação criada para justificar os horrores da guerra civil frente ao litoral. Destacada pelos militares e também pela imprensa da época, deveria demonstrar na prática a superioridade e a maior "cultura" por parte das forças "civilizadas". A chaga que Canudos havia se tornado na consciência nacional não havia sido esquecida. A preocupação com a posteridade levou, inclusive, algumas décadas após

os acontecimentos, a que o General Setembrino de Carvalho escrevesse suas *Memórias* defendendo-se de acusações de crueldade e desumanidade para com os rebeldes (CARVALHO, 1950, p. 154). Rodrigues acredita inclusive que esta seria a motivação para os discursos de militares feitos para a imprensa e também para as diversas coletâneas de memórias publicadas após o movimento (RODRIGUES, 2001, p. 29).

Entretanto, outra representação se manifesta, como já mencionei. Acentuadamente negativa, esta observa os rebeldes não como pobres ignorantes, que deveriam ser perdoados devido a situação indigente em que se encontravam, mas sim como vilões cruéis. Os qualificativos desta "objurgatória destemperada" (MONTEIRO, 1974b, p. 31) serão fortes: traiçoeiros, facínoras, bandoleiros, bandidos, jagunços... Vejamos a descrição feita por d´Assumpção sobre um rebelde capturado pelo Exército: "O caboclo era um facinora completo. Nem mesmo nos romances eu me lembro de ter lido descripção de um bandido de tão requintada perversidade, de tão baixos sentimentos, de tão repugnante asquerosidade..." (d'ASSUMPÇÃO, 1918, p. 238). Mais adiante, o autor refere-se ao mesmo indivíduo como vulto "[...] sem o minimo resquicio de sentimento humano!" (d'ASSUMPÇÃO, 1918, p. 239). Setembrino de Carvalho se refere a eles como sendo "traiçoeiros como um contagio", devido às táticas de espionagem empregadas (CARVALHO, 1916, p. 46). A denominação de "monstros" também merece ser destacada (d'ASSUMPÇÃO, 1917, p. 80). Observe-se o terror sentido por Pinto Soares, frente à prática de profanação das sepulturas:

> No cemiterio do povoado foram dados á sepultura os cadaveres das victimas. Logo, porém, que o destacamento retirou, foram elles desenterrados pelos bandidos, saqueados, picados a facão e entregues á saciedade dos porcos! Dahi em diante, neste particular, os bandoleiros tiveram sempre a mesma conducta profanatoria! (SOARES, 1920, p. 92)

Nestas representações, o sertanejo é visto de maneira radical, aproximando-se da animalidade, aspecto patente no trecho a seguir:

> E a infernal canzoada dos molossos que habitam o aldeiamento fazia côro com os estrugidos das *bestas-humanas* que se mantinham entrincheiradas nos socalcos da serra, nos esvãos das rochas, nos algares do terreno, de dentro das

> trincheiras melhoradas com tocos de pau (d'ASSUMPÇÃO, 1918, p. 182). [grifo meu][40]

A insistência sobre a denominação de bandidos é bastante notável no texto de Pinto Soares. Se antes de conhecer a região os militares a consideravam "opulenta, habitada e trabalhada", após penetrarem na mata, entendiam tratar-se de um local

> [...] sem uma escola, sem vestigios de trabalho que denunciassem uma vida regular, sem factor algum de civilisação humana, occupada por uma multidão de sicarios e vagabundos armados e dirigidos por exploradores contumazes, com fins absolutamente obscuros, dando idéia perfeita dos tempos em que a humanidade jazia em estado selvagem (SOARES, s/d, p. 90).[41]

O preconceito permite a elaboração de um discurso organizado, e justifica a utilização da violência. O próprio destaque conferido a algumas das manifestações culturais da região (como a fé em São Sebastião, o monarquismo, a crença nos monges, o desenterramento de inimigos, etc.) demarca os limites entre o litoral e o sertão, entre a civilização e a barbárie, entre a cultura e a ignorância, pois é apresentado de forma preconceituosa.[42]

Mas como romper a estranha oposição entre o sertanejo humilde, ignorante, quase pacífico, e o rebelde sanguinário, que assaltará e matará sem dó ou piedade?[43]

Durante os conflitos, o sertanejo armará sua mão contra as forças legais e progressivamente irá radicalizar sua ação. Os motivos apontados pelos militares serão variados, mas quero destacar alguns elementos apenas. Primeiramente, o fanatismo: a fé religiosa será vista como capaz de modificar seu comportamento (o argumento que se refere à ignorância será sucedâneo deste). O problema da terra, sobretudo aquele gerado

---

[40] Weinhardt comenta, referindo-se a outra passagem de d'Asumpção, que este descrevia seres humanos (no caso, os rebeldes) "[...] como se estivesse diante de animais exóticos" (2000, p. 81). Interessante observar que, mesmo argumentando positivamente sobre a coragem e ousadia com que os sertanejos enfrentaram as forças legais, Peixoto os compara a animais: "[...] excedendo a fúria dos javalis, a agilidade dos tigres e a valentia estóica do rei das feras" (1995c, p. 155).

[41] Sobre o mesmo assunto, vide ainda outra obra de Pinto Soares (1931, p. 30).

[42] Já abordei anteriormente alguns destes problemas: sobre o monarquismo, conferir Espig (1998a); sobre a devoção a São Sebastião, vide Espig (1998c). Sobre o desenterramento dos inimigos, consultar o interessante artigo de Mello e Vogel (1989). Sobre o fenômeno da reciprocidade no interior do movimento, conferir Margarido (1978).

[43] Expressa claramente por d'Assumpção: "A carnificina continúa sem treguas: de um lado, o bandido sem entranhas, o fanatico obcecado, coberto de andrajos e de sangue, na avidez doentia de tirar vidas e mais vidas, arrebatando as posses de suas victimas; do outro, os pobres e pacificos sertanejos, ciosos de sua tranqüilidade e da garantia de suas propriedades" (1917, p. 84).

pela penetração da EFSPRG em propriedades da região, será considerado relevante para a compreensão da revolta (RODRIGUES, 2001, p. 53), embora careça de uma análise mais sofisticada. Antunes, por exemplo, cuja preocupação expressa pelo subtítulo são justamente as "origens da rebellião, causas determinantes e seus desastres" concede uma fraca atenção à ação da Estrada de Ferro na região, que considera uma das "faces do movimento dos fanáticos" (ANTUNES, 1918, p. 11).[44] Pinto Soares expõe didaticamente as "causas principais" do movimento, dentre as quais sequer localiza a ferrovia em si ou a mão-de-obra utilizada (SOARES, 1931, p. 126/127),[45] mas apenas "a exploração comercial". Nesta, o autor incluía a *Brazil Railway* e as companhias colonizadoras, embora em primeira instância culpasse aos governos estaduais pela facilidade com que os sindicatos estrangeiros conseguiam penetrar na região (SOARES, 1931, p. 31/32).

A questão de limites, aliada ao problema da "politicagem" também receberá a atenção de vários autores militares em suas análises.[46] Além disto, entretanto, será vista como necessária também a ação de alguns indivíduos.

Não me refiro aqui aos "monges", sem dúvida uma influência fundamental sobre o movimento,[47] mas a outros atores, trazidos à baila pelos relatos militares: pessoas, ou melhor, *bandidos* vindos de fora da região. Pinto Soares, por exemplo, destaca que

> A região inhospita éra habitada, em grande parte, por individuos criminosos e foragidos á acção da lei penal, do Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catharina, formando uma população perigosa (SOARES, 1920, p. 07).

---

[44] Observe-se a citação: "[...] a attitude irritante da Companhia e Estrada de Ferro São Paulo a Rio Grande, que o povo olhando – para as iniciaes dos vagões... EFSPRG traduzia – Estrada Feita Só Para Roubar Governo [...]" (ANTUNES, 1918, p. 10/11).

[45] Para ele, as causas principais foram: "a) o fanatismo. b) a ação deletéria exercida pelos regulos de aldeia. c) a falta de religião e de instrução popular. d) a falta de colonisação. e) a falta de estradas. f) a falta de policia. g) a questão politica-partidária. h) a exploração da questão de limites entre Paraná e Santa Catarina. i) a exploração comercial." (SOARES, 1931, p. 126/127). Interessante notar que neste trecho o autor invoca, por duas vezes, um argumento de autoridade baseado em sua experiência como veterano da guerra e testemunha ocular.

[46] Observar, dentre muitos outros exemplos, o próprio General Setembrino (1916, p. 03; p. 92; 1950, p. 137), Pinto Soares (s/d, p. 126) (apesar de, em suas conclusões, considerar que a origem da "insurreição do Contestado" esteve no "fanatismo") e Peixoto (1995a, p. 44; p. 53).

[47] A ação dos monges no Contestado é um assunto que chamou a atenção dos pesquisadores desde cedo. Vide Cabral (1979), Gorniski (1980), Fachel (1995), Oliveira (1992); além disso, muitas obras dedicam trechos significativos ao tema (MACHADO, 2004). Destaque-se ainda a presença do monge João Maria no movimento dos Monges Barbudos (KUJAWA, 2001); (FILATOW, 2002). Para uma análise não dos monges em si, mas sobre a formação do messias no movimento, conferir o artigo de Laís Mourão, *Contestado: a gestação social do messias* (1974).

Em outro momento, o mesmo autor faz-se mais preciso: “No Contestado, porém, o inimigo era um mixto de fanaticos, bandidos e exploradores de todos os matizes”. A locomoção destes “individuos perniciosos” teria sido, inclusive, facilitada pela implantação da EFSPRG (SOARES, s/d, p. 127).

Peixoto considera que os pobres “fanáticos”, ignorantes, foram na verdade manipulados pelos bandidos e aventureiros (1995a, p. 52) cuja proveniência era ampla:

> Ponto de atração de criminosos e desocupados de diversos estados brasileiros, como de certa zona da Argentina e do Paraguai, aquele cenário de crendice religiosa cresceu e apareceu como coisa tenebrosa, expandindo malefícios dentro de um círculo de ação que, por fim, abrangia toda circunscrição territorial do interior catarinense e grande trecho do Contestado (PEIXOTO, 1995a, p. 59/60).

Muitas vezes esta informação traçará relações com a violência costumeira existente na região e com os feitos revolucionários do estado ao sul, referindo-se, sobretudo, à Revolução Federalista. De acordo com o General Setembrino de Carvalho

> Era principalmente nas fazendas, sob o mando illimitado dos fazendeiros, que se reuniam todos os perseguidos da justiça. [...] Já em 1893 era notoria a prepotencia desses fazendeiros, politiqueiros sanhudos, que se tratavam de potencia a potencia, ameaçando-se, por vezes, de armas nas mãos, quando surgia entre elles alguma duvida, por minima que fosse (CARVALHO, 1916, p. 03).[48]

A relação surge também na obra de Peixoto, que afirma

> Caudilhos improvisados e profissionais, inúmeros, Aleixos e Tavares, Papudos e Grobbers, Marcellos e Josephinos, Adeodatos e Elias de Moraes, Castelhanos e Joaquins Gonçalves, Euzébios e Alemãozinhos, aos bandos, surgiram espelhados nos feitos impunes do guerrilheiro Demétrio Ramos, feitos praticados durante e depois da revolução de 1893, cujo teatro alcançou aquelas paragens (PEIXOTO, 1995a, p. 19/20).

d´Assumpção também confere importância à figura de Demétrio Ramos, que denomina “cabecilha politiqueiro”. Este teria organizado dois bandos armados no interior de Santa Catarina, a fim de manter guarda na fronteira norte do Contestado. Ramos

---

[48] Lembremos, no entanto, que não se trata apenas da presença de Maragatos, mas também de Pica-paus. O Cel. Fabrício Vieira, que havia combatido ao lado do governo durante aquele conflito, organizou rapidamente uma coluna volante de vaqueanos: “[...] foi-lhe facil reunir, em pouco tempo, cento e cincoenta sertanejos, que sobre este, se notabilizaram, no correr da luta, por outros assignalados serviços” (CARVALHO, 1916, p. 46).

defendia a causa de Santa Catarina na questão de limites, e teria ligações com "mandões" deste estado, no dizer de d´Assumpção. Seu grupo seria composto por "numerosos sertanejos e diversos criminosos foragidos por aquelles sertões" (d'ASSUMPÇÃO, 1917, p. 213).[49]

Embora Alves Cerqueira não se refira diretamente à Federalista, considera que a questão de limites levou Paraná e Santa Catarina a uma "lamentável contenda", que pouco a pouco foi sendo aproveitada por "elementos mal intencionados". Fica implícita a origem alóctone destes:

> Um grupo de desordeiros, aproveitando-se da situação anormal daquelas paragens e sob a capa de fanatismo que é o a que dão lugar o atraso e a ignorância da nossa gente sertaneja, começou de reunir *fiéis* para a realização de práticas pseudo-religiosas (CERQUEIRA, 1936, p. 09/10).

A proximidade do estado gaúcho, somando-se ao fato de que tropas federalistas percorreram parte da região durante aquele conflito, apontam para a presença de antigos combatentes no Contestado. As ligações, inclusive, poderiam adquirir um caráter simbólico, visto que algumas fontes indicam que o segundo João Maria apoiava a causa federalista (FACHEL, 1995, p. 50). Haviam, portanto, remanescentes da Revolução Federalista na região, e mesmo uma certa simpatia com relação a sua causa. O que gostaria de destacar neste momento, no entanto, é a afirmação de que os cabecilhas do movimento seriam de fora da região; logo, seriam bandidos forasteiros, e não fariam parte da população local.

Acredito que a avaliação segundo a qual os líderes mais perigosos do movimento seriam de fora da região mostra uma tendência de análise por parte dos militares. Esta explicação poderia resolver o dilema que propus mais acima, e que recoloco agora em outras palavras. Como justificar que um grupo de sertanejos "ignorantes" tenha conseguido se organizar a ponto de resistir a vários ataques das forças legais, dominando uma grande parcela do território Contestado? Para os oficiais que nos legaram seus escritos, a população local era incapaz de resistir ao Exército Nacional.[50] Os sertanejos eram vistos

[49] Machado menciona a ação de Demétrio Ramos, liderança avulsa que agia na região de Canoinhas até sua prisão pela força paranaense, em 1905. Após, fugiu da região, sem destino certo (2004, p. 130/131).
[50] Opinião semelhante já foi expressa por Machado (2004, p. 145) ao referir-se à famosa citação do General Setembrino de Carvalho.

como um grupo intelectualmente incapaz de se autodirigir na situação de conflito; para cumprir tal tarefa, teria que haver bandidos contumazes dos estados e regiões vizinhas, alguns inclusive antigos participantes da Revolução Federalista, tornando as derrotas iniciais do Exército frente aos rebeldes mais aceitáveis.

Uma variante sobre este predomínio de lideranças externas à região é a versão apontada pelo *Relatório* do General Setembrino, como já destacado acima. Nesta versão, o papel de liderança seria assumido pelos trabalhadores da construção da EFSPRG, cuja condição social desclassificada presumia os atos criminosos que se seguiram. Pode-se observar uma forte tendência em se relacionar a liderança do movimento a personagens advindas de outros contextos. Ao sertanejo, autóctone, simplório, cabe apenas o papel de soldado, jamais de general.

Chegamos ao momento do texto em que devo forçosamente responder a uma pergunta, na verdade bastante simples: como os autores militares que publicaram após o *Relatório* do General se referiram aos operários da EFSPRG, sua vinda para a região, sua composição social?

Surpreendentemente, estes não falam sobre o assunto. Nenhum deles subscreve ou mesmo comenta a vinda de trabalhadores de outras regiões para o Contestado. Como já destaquei acima, os escritores analisados acreditavam que a zona era um local perigoso, onde se encontravam foragidos da polícia e bandidos diversos, parte deles ligado à Revolução Federalista; entretanto, não encontramos em suas obras referências à migração que Setembrino de Carvalho afirma de forma tão categórica. Entretanto, se não reproduzem, os autores também não desmentem ou contestam este dado. Conforme veremos mais abaixo, apenas um dos militares analisados nos trará uma informação sobre estes operários (distinta, contudo, daquela prestada por Setembrino).

Se as fontes não nos respondem diretamente à indagação, podemos seguir para uma leitura mais elaborada metodologicamente. Com isso quero sugerir que esta documentação deva sofrer uma leitura à contrapelo, ou o que o historiador inglês E. P. Thompson denomina “leitura infernal” (THOMPSON, 1981, p. 36). Isto poderá ser elaborado através de uma análise minuciosa que tente observar, entre o dito e o não-dito, onde poderia se situar a informação sobre a composição social do Movimento do Contestado, observando a presença de personagens alheios à região. Como afirma Ginzburg:

> A idéia de que as fontes, se dignas de fé, oferecem um acesso imediato à realidade, me parece [...] rudimentar. As fontes não são nem janelas escancaradas, como acreditam os positivistas, nem muros que obstruem a visão, como pensam os cépticos: no máximo poderíamos compará-las a espelhos deformantes (GINZBURG, 2002, p. 44).

Desta maneira, cabe ao historiador explicar, construir, analisar a documentação, desvendando seu aspecto “deformante” e explicitando aquilo que seu autor não quis ou não pôde mencionar.

Assim, posso destacar nas obras em questão um hiato. Este hiato dá-se entre a representação que afirma a presença de “bandidos forasteiros” e a descrição, objetivamente elaborada, de indivíduos capturados pelas forças. Os rebeldes aprisionados e descritos ao longo das narrativas serão, em todas as ocasiões, sertanejos naturais da região.

Ao longo das 840 páginas dos dois volumes de sua publicação, d´Assumpção descreve muitos “fanáticos” ou bandoleiros que foram feitos prisioneiros das forças legais. Seu ímpeto em descrever “typos do sertão” (1917, p. 124) o levará a uma série de relatos interessantes. Constantemente o primeiro-tenente tecerá comentários e julgamentos morais sobre os presos, elaborando ainda apreciações de ordem racial. d´Assumpção buscava entabular conversas com os prisioneiros, tentando adquirir sua confiança e conseguir informações interessantes para seus leitores (1917, p. 76) aproximando, em alguns momentos, sua narrativa de um relato etnográfico.[51] As descrições feitas sobre os prisioneiros, no entanto, sempre destacam o fato de serem moradores da região. Este é o caso, por exemplo, do prisioneiro Maurílio Gomes, descrito como “sertanejo bronco e analphabeto” (1917, p. 80); ou então o facínora Manoel Lourenço de Andrade, qualificado como segue: “Era um caboclo ainda moço, mas de um aspecto repellente.” (1918, p. 237). O “fanático” Pedro Ferreira Amaro era um “completo typo do aborigene”, um “caboclo moço e muito boçal” (1917, p. 360). Mais adiante, verifica-se a prisão de um “caboclo de espirito atilado” (d’ASSUMPÇÃO, 1918, p. 294). A qualificação dos rebeldes como “bandidos” ou “bandoleiros” cresce ao longo do texto e as descrições ficam progressivamente mais pobres (1918, p. 402), não deixando dúvida, porém, sobre sua

[51] O autor inclusive descreve detalhadamente as características físicas e psíquicas do sertanejo e do caboclo (D’ASSUMPÇÃO, 1917, p. 198/201).

proveniência, destacando em geral suas características “inferiores”, que se espraiavam dos aspectos físicos para os morais.[52]

Este formato de descrições prepondera também nos relatos dos demais militares citados. Pinto Soares, por exemplo, também registra a prisão do jagunço Manoel Lourenço de Andrade, nascido e criado em Curitibanos (SOARES, s/d, p. 75).[53] Através da transcrição de uma notícia do jornal *O Estado*, de Florianópolis, o mesmo autor comenta a prisão de Cyrino Pedro de Oliveira, vulgo Cyrino Chato, descrito como “[...] um caboclo baixo, moreno, de rosto oval [...]”, natural de Curitibanos (SOARES, 1920, p. 87). Seu companheiro, aprisionado na mesma ocasião, Salvador Ferreira Nunes, era natural do Paraná e também descrito como caboclo (SOARES, 1920, p. 88). Alguns prisioneiros não terão sua procedência detalhada, como é o caso do indivíduo José Baptista, apenas identificado como “morador nas Perdizinhas” (SOARES, s/d, p. 78).

Peixoto se preocupará menos com tais descrições. Sobre a prisão de um “bombeiro”, o velho Joaquim, descreverá apenas como um “velho andrajoso, um tipo característico de fanático” (PEIXOTO, 1995b, p. 93). Para este oficial, o combate será contra “matutos” e “campônios”:

> Campanha do Contestado foi a denominação que ficou consagrada a esse triste episódio da história nacional – o embate irregular e duradouro das tropas militares contra as surpresas dos ardis e das emboscadas dos matutos; quando modernos engenhos de guerra adquiridos para a defesa da pátria foram arremessados contra infelizes compatrícios;[...] marchando [o Exército] contra campônios irmãos que estavam dispostos a lutar até quedarem na brutalidade de uma coragem admirável (PEIXOTO, 1995a, p. 43/44).

Não se encontram referências a líderes de fora da região em Peixoto (PEIXOTO, 1995b, p. 129/130). Nos momentos em que o autor discrimina os líderes, a descrição abrange pessoas da própria região contestada ou do sul do Brasil. Demonstra ainda as fortes ligações regionais de alguns destes, que tinham autoridade sobre determinados locais, como Canoinhas ou Campo Alegre (PEIXOTO, 1995a, p. 59).

Sobre a personagem que combatera, o General Setembrino afirmou, na parte final de seu *Relatório*: “O cangaceiro fanatico nada tem de caracteristico: é o matuto crendeiro e

---

[52] Como veremos nos capítulos seguintes, também a descrição dos prisioneiros interrogados pelos militares nos Autos de Perguntas e nos Inquéritos irá abranger caboclos ou imigrantes. Os migrantes citados pertencerão a região sul (em geral, serão paranaenses ou riograndenses).

[53] Esta informação foi repetida em outra publicação de Pinto Soares (1931, p. 124/125).

trivial de todos os sertões, com o distinctivo exclusivo de uma fita branca no chapéo" (CARVALHO, 1916, p. 139). d'Assumpção descreve um grupo de prisioneiros, mantidos por seu regimento, tratando-os como "[...] uma malta de churdos *autochtones* [...]" (d'ASSUMPÇÃO, 1918, p. 425). [grifo meu]

Viera da Rosa, que se orgulha do fato de conhecer melhor a região e seus moradores, afirma-se como um "amigo do caboclo", destacando inclusive virtudes de coragem, valentia e honra em seus oponentes (ROSA, s/d., p. 26; p. 48; p. 57). Sua descrição do inimigo não irá abranger pessoas alheias à região, mas se concentrará decisivamente no caboclo. Sobre os caboclos, afirma:

> Essa gente, descendente todos ou quasi todos de tupis, de uma resistencia phisica inconcebivel, apresentava a calma herdada de seus ancestraes. Manso no falar, sobrio de expressões, incapaz de proferir uma pornographia, impressionava bem (ROSA, s/d., p. 81).

A origem regional, ou mesmo étnica, será, portanto, uma constante na descrição dos militares sobre seu inimigo.

Chamo a atenção, ainda, para o fato de que o próprio Setembrino, ao publicar suas *Memórias* décadas após a campanha, destaca seu combate contra os "fanáticos", populações de sertanejos ignorantes, "segregados dos centros de civilização, obedecendo quase somente aos impulsos naturais". Sem especificar os ex-trabalhadores como possíveis componentes do grupo, o General considera, ao citar uma série de atos criminosos, que

> [...] tais eram os polos da atividade feroz dos fanáticos, núcleo onde se gruparam os bandidos de procedências várias, que na infeliz e bela porção das nossas pátrias terras, encontraram um vasto e farto campo para pasto de seus perversos instintos (CARVALHO, 1950, p. 134).

Sem descriminar as procedências de tais "bandidos", mais adiante comenta o surgimento, nos meios militares, da idéia de que não era "coadunável" com as funções do Exército o ato de perseguição aos fanáticos, que deveria ser feita pelas forças policiais de Paraná e Santa Catarina (CARVALHO, 1950, p. 136).

Também é freqüente a denominação dos rebeldes como "bandidos" ou "bandoleiros", muito mais genérica e que poderia não expressar apenas a idéia de combatentes locais. Entretanto, constata-se que os fugitivos, bandidos ou operários,

descritos em geral mais ao início dos relatos em questão, não surgem posteriormente na narrativa do conflito. Destacados como "cabecilhas" ou grandes instigadores do movimento, estes agentes desaparecem no transcorrer do *Relatório* do General Setembrino e também nas obras dos autores que analisei. Ou seja, a afirmação de que sujeitos externos à região teriam contribuído para o desenvolvimento do movimento, que de início parece tratar-se de tópico bastante importante nas narrativas, não comparece no desenvolvimento dos textos como uma base analítica convincente. Permanece de maneira manifesta o sentimento de diferença frente aos caboclos, aos sertanejos "transviados", ignorantes e manipuláveis. Lembremos ainda que as táticas de guerrilha empregadas, frente às quais o Exército manifestava uma grande dificuldade de combate, eram vistas como práticas "traiçoeiras", "profanatórias" ou mesmo como covardia.

Ao menos um dos militares aponta, ao longo de seu texto, algumas distinções entre "fanáticos" (ou seja, sertanejos) e "bandidos" (foragidos da justiça que se escondiam nos sertões). Trata-se de Pinto Soares, que vê os dois grupos como distintos, tecendo considerações que reuniriam ambos: "O já então *mixto de fanaticos e bandidos* retirou-se para os grotões de Caraguatá, ahi estacionando e entrincheirando os pontos de passagem obrigada" (SOARES, 1920, p. 92) [grifo meu]. Neste caso, o autor percebe a existência de grupos diversos, reunidos no movimento; entretanto, não destaca qual a composição de um grupo e outro.

Pinto Soares nos oferece ainda alguma informação sobre a permanência dos ex-trabalhadores da EFSPRG na região do Contestado e sua adesão à revolta. Segundo o tenente, muitos homens (cerca de mil) teriam sido dispensados em 1914 da construção do Ramal São Francisco, devido à paralisação dos trabalhos. Só então, e devido à falta de ocupação, a maioria teria aderido à "revolução" (SOARES, 1920, p. 112).[54] Neste momento, irei apenas assinalar este dado, bastante distinto daquele trazido por Setembrino, que será discutido em conjunto com uma ampla documentação, na terceira parte deste trabalho. Cabe porém o destaque às diferenças. A versão de Pinto Soares, em certo sentido, questiona a representação segundo a qual os trabalhadores teriam assumido um papel de liderança no movimento, visto que teriam aderido apenas a partir de 1914. Além disso, afirma este autor, dentre os trabalhadores estariam "estrangeiros e nacionais", e não apenas

[54] Informação repetida em outra ocasião pelo mesmo autor (SOARES, s/d, p. 94/95).

bandidos e facínoras provenientes dos grandes centros brasileiros, como destaca o General. Como bom leitor de Pinto Soares, Peixoto reproduz a informação de que os trabalhadores do ramal São Francisco foram às armas após a conclusão do mesmo (1995b, p. 38), sem acrescentar, entretanto, informações adicionais sobre o assunto.

As narrativas dos militares representam, no âmbito dos estudos sobre o Contestado, verdadeiros monumentos. São fontes extremamente valiosas, repositório tanto de informações quanto de discursos, permitindo-nos observar um certo clima da época, sobretudo no que se refere aos preconceitos evidenciados contra os sertanejos. Sente-se falta, entretanto, de um maior esforço problematizador sobre tais obras, que venha a questionar seu caráter paradigmático e a intertextualidade expressa em suas páginas.

A citação com a qual iniciei este capítulo, ao ser contrastada com variadas obras memorialísticas de militares que participaram da campanha do Contestado, não recebeu confirmação. Os autores que escreveram após o General Setembrino e que conheciam sobejamente sua obra não confirmaram ou desmentiram sua informação sobre a presença de ex-trabalhadores da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande no movimento, inclusive como lideranças. Somente Pinto Soares admitiu sua participação, mas apenas após a interrupção da construção do ramal São Francisco da mesma ferrovia, em 1914, e sem mencionar posições de destaque. Tais constatações reforçam a necessidade de uma investigação que contraste as afirmações de Setembrino de Carvalho com variada documentação de época. Antes disso, entretanto, desejo apresentar ao leitor os caminhos percorridos pela historiografia posterior aos memorialistas, demonstrando como o *monumento* de Setembrino de Carvalho foi aos poucos acrescido de informações para as quais não foram apresentadas as necessárias provas históricas.

1.2 A historiografia clássica sobre o Contestado

As obras até aqui analisadas, como já destaquei, tornaram-se fundamentais e inclusive paradigmáticas para toda a historiografia posterior. Sua principal peculiaridade é o fato de se constituírem em uma linha historiográfica diferenciada, composta de relatos memorialísticos primários. Vejamos, agora, como as publicações ulteriores sobre o Contestado abordaram meu problema de pesquisa.

Uma primeira observação muito importante acerca da historiografia existente sobre o Contestado é o seu caráter irregular, tanto no que tange à publicação quanto à qualidade acadêmica das obras. É possível destacar a existência de momentos distintos nesta produção, que foi crescendo em qualidade e quantidade ao longo dos anos, tornando-se bastante vasta. Além de uma produção propriamente acadêmica, o Contestado conta ainda com uma determinada linha editorial não acadêmica, que poderíamos chamar de amadora ou auto-didata, e que muitas vezes colore-se com as tintas de uma história local. Esta linha possui como problemas constantes a ausência quase completa de referências (bibliográficas ou documentais), a fraca ou muitas vezes inexistente discussão teórico-metodológica e a aceitação acrítica de informações, que por vezes incorpora preconceitos dos mais variados quilates.

Entretanto, o uso de arquivos particulares e a captação de documentos junto à comunidade de que fazem parte tornam o pesquisador local fonte preciosa de informação. Neste caso, sua obra deverá ser lida como uma possibilidade, e problematizada em relação ao restante da documentação.

Uma questão relevante apontada por Sílvio Marcus de Souza Correa faz-se pertinente ao caso que analiso:

> [...] muitos dos autores da história local recorrem a documentos inéditos, cuja disponibilidade nem sempre é garantida a outros historiadores. Não raro, a escrita da história local tem ainda a própria experiência empírica do(s) seu(s) autore(s) como fonte literária. Lembranças de um passado tendem a servir de "provas" para certos acontecimentos, cuja importância para a comunidade local é atribuída pelo autor enquanto testemunha dos mesmos e, freqüentemente, essa versão reveste-se de uma presunçosa veracidade indubitável. [...] o historiador diletante corre o risco de confundir sua biografia com a história da comunidade local (CORREA, 2002, p. 14).

Este certamente é o caso do Contestado. Algumas obras irão valer-se de lembranças, conversas, de histórias antigas, mal documentadas e jamais comprovadas. Quanto aos acervos particulares, mencione-se dificuldades sérias no contato com parte dos pesquisadores regionais, amadores ou não. Lamentavelmente, parece existir entre alguns

eles uma resistência muito grande em relacionar-se com historiadores que possuem um perfil distinto de si próprios.[55] Como destaca Correa,

> [...] pode-se inferir que a propalada incompatibilidade da história local com a historiografia varia de acordo com a profissionalização da primeira (2002, p. 12).

Felizmente esta resistência ou incompatibilidade não é completa. Alguns pesquisadores auto-didatas vêm se mostrando sensíveis ao contato com os historiadores acadêmicos, colocando inclusive seus acervos pessoais à disposição, o que vem contribuir para um avanço qualitativo dos temas.

A produção historiográfica sobre o Contestado inicia-se com os dois capítulos sobre o assunto publicados por Oswaldo Rodrigues Cabral, historiador e médico catarinense, em seu manual intitulado *Santa Catharina (história - evolução)*, de 1937. Utilizando os testemunhos militares e alguns depoimentos sobre o assunto, em especial o do deputado Cid Gonzaga, Cabral organiza uma primeira reflexão sistemática e baseada em fontes primárias. Raramente lembrada pela historiografia atual, surpreendentemente esta obra foi a origem de uma série de informações sobre os trabalhadores da Estrada de Ferro, motivo pelo qual a presente análise inicia-se por ela. A maioria dos dados apresentados será posteriormente reforçada por Cabral em livro posterior (1960), que mereceu uma pesquisa bem mais detalhada que a que examino agora. Até lá, porém, esta já terá constituído algumas verdades historiográficas, repetidas pelos autores que escreveram entre 1937 e 1960.[56]

A obra de 1937 é um manual de história de Santa Catarina que confere destaque para *A Guerra dos Fanáticos*, título dos capítulos VIII e IX. Nestes, Cabral menciona a questão de limites, a cultura local, a figura dos monges, as expedições e os combates realizados (1937, p. 377-426). Ainda não defende a tese fundamental de seu livro posterior, produto de pesquisa realizada nos anos 50 e que se refere à existência de dois diferentes

[55] Enquanto em outros contextos, tal como o europeu, assinala-se um progressivo e proveitoso diálogo entre os amadores e profissionais (CORREA, 2002, p. 12).

[56] Existe ainda um segundo manual do autor, intitulado *História de Santa Catarina* (1970), no qual Cabral basicamente repete as mesmas informações de 1937 e 1960, inclusive com uma redação bastante semelhante. Por este motivo tal manual não merecerá atenção em separado, sendo suficiente esta menção.

monges chamados João Maria. Entretanto, já lhe chama a atenção a afluência de trabalhadores aos sertões contestados:

> Nesse anno [1906], devido á necessidade do momento, foram então recrutados trabalhadores para a construcção da linha, no Rio, em São Paulo e Santos, além de outros centros populosos. O rebotalho das ruas affluio para o Contestado, os egressos da justiça, afamados capoeiras e facinoras de toda a especie e de todas as procedencias, alistaram-se entre os trabalhadores do Engenheiro Saldanha, tentados pelo salario elevado que lhes era promettido (CABRAL, 1937, p. 381/382).[57]

Observe-se que a procedência destes homens, que antes havia sido nominada pelo General Setembrino como sendo "principalmente" do Rio e Pernambuco, é alterada. Pernambuco é esquecido, destacando-se São Paulo e Santos. Permanece, entretanto, a referência a "outros centros populosos", isto sim de acordo com as afirmativas de Setembrino, para quem eram oriundos "de todos os logares". Sua condição desclassificada e mesmo perigosa, entretanto, foi enfatizada.

Seguem ainda as informações trazidas por Cabral:

> Dez mil homens foram encaminhados para o valle desabitado do tortuoso Rio do Peixe e, dia e noite, proseguiram os trabalhos da construcção da Estrada de Ferro, dirigidos por Achilles Stenghel (1937, p. 382).

Esta é a primeira menção, em toda a historiografia sobre o Contestado, à quantidade de trabalhadores que teria migrado para a região. Este número não é citado anteriormente nos relatos militares; também não recebe maiores explicações por parte do autor, embora outros dados mencionados ao longo da obra mereçam notas de rodapé. Em obra posterior, como veremos, Cabral irá matizar esta afirmação; entretanto, muitos autores dela irão se apropriar de forma acrítica.

Cabral ainda nos disponibiliza outra importante notícia:

[57] Antes disso, ao tratar da colonização do planalto, o autor já havia considerado ser a região um refúgio para egressos da justiça, aos quais se haviam reunido os "elementos" recrutados para trabalhar na EFSPRG (CABRAL, 1937, p. 183/184). Destaco que durante minha pesquisa não localizei indícios de que o engenheiro Saldanha tivesse iniciado a política de contratação em centros populosos e com altos salários, que existiu durante a administração Stenghel. Veremos este aspecto mais detalhadamente na 3ª parte deste trabalho.

> O banditismo assolou a zona. Nos dias de pagamento, os humildes trabalhadores da região, *que tambem se viam alistados nas turmas*, não podiam sahir dos seus ranchos, pois os assassinos os esperavam, de tocaia, para o latrocínio (p. 382). [grifo meu]

O alistamento de sertanejos, como veremos, é informação não incorporada pela historiografia posterior. O mesmo não se pode dizer sobre a violência e o grande número de assassinatos que, destacados hiperbolicamente pelo autor, receberão atenção de todos os demais escritores. A permanência destes elementos na região teria alterando o sistema de vida e introduzindo novos costumes, deixando os “pacatos sertanejos” à mercê dos “cangaceiros e dos scelerados” (CABRAL, 1937, p. 383).[58] Para estas informações, que supervalorizam a violência instaurada na região, o autor cita como autoridade o Cel. Cid Gonzaga. Entretanto, não se faz claro, pela organização da nota de rodapé, se este foi a fonte para outros dados, tal como o que segue:

> Esta gente disseminou-se por toda a região, ganhando Campos Novos, Coritybanos, Clevelandia, Palmas, Porto União e Canoinhas, onde a ponta do ramal de São Francisco tomava o rumo do litoral (p. 383).

Cabral menciona a formação de um corpo armado com 200 homens, organizado pela Companhia a fim de garantir a vida de seus empregados contra os turmeiros, visto que os postos policiais eram insignificantes na região (p. 382).

Os apontamentos feitos por Cabral em 1937, inclusive aqueles não referenciados, serão incorporados pelos trabalhos publicados a seguir. A próxima obra de destaque veio à público no início dos anos 50. Trata-se do livro *Os fanáticos - crimes e aberrações da religiosidade dos nossos caboclos* (1952), de Aujor Ávila da Luz, que mais recentemente mereceu uma segunda edição revisada e posfaciada pelo historiador Walter Piazza (1999). O autor, também médico, nasceu no litoral mas exerceu a profissão no interior (Lages e Joaçaba), realizando ainda pesquisas na área da história. Embora Ávila da Luz tenha consultado testemunhas oculares participantes do Movimento do Contestado, bem como obras de militares, seu trabalho não se ateve unicamente ao campo da história, mas expandiu-se para o universo da psicologia criminal. Neste sentido, o autor avalia o

---

[58] Lembremos entretanto que a região era tradicionalmente violenta. Pode-se falar em um acirramento da violência na região, mas não sugerir que esta se inicia com a construção da Estrada de Ferro.

movimento como resultado de desvios psicopatológicos das populações mestiças que habitavam a região do Contestado (LUZ, 1952, p. 67), mostrando-se um entusiasta extemporâneo das teorias raciais do século XIX.[59]

Walter Piazza, no posfácio da segunda edição da obra, afirma que esta se constituiu em um marco, pois foi o primeiro estudo que não se referia exclusivamente à campanha militar. Além disso, provocou uma grande celeuma, pois Oswaldo Rodrigues Cabral, que desejava que o tema "fosse seu" (PIAZZA in LUZ, 1999, p. 294), elaborou uma série de criticas pelas páginas do jornal *A Gazeta*, de Florianópolis.[60] Esta disputa levou a que Cabral se empenhasse profundamente na tarefa de escrever outra obra sobre o Contestado, que veio a tornar-se um clássico e será analisada em breve.

O trabalho de Ávila da Luz será sobejamente utilizado nos escritos posteriores a sua primeira publicação, embora careça de uma metodologia mais acurada. Parte das informações elencadas por Ávila da Luz serão remetidas ao seu "conhecimento da região". Sobre os trabalhadores da EFSPRG, especificamente, irá utilizar inúmeros dados sugeridos anteriormente por Cabral, a despeito de não fazer qualquer referência a este, tanto em nota de rodapé (que utiliza em outros casos) quanto na bibliografia. Imagino que esta ausência de crédito ao trabalho de Cabral tenha contribuído para o conflito acadêmico mencionado por Piazza. Devido às maiores dimensões da obra de Luz e a sua apropriação generalizada pela historiografia posterior, é bastante possível que muitos vejam nesta a origem de vários conhecimentos historiográficos. Volto a lembrar, porém, que o manual de Cabral terá primazia na constituição de uma série de informações sobre o assunto em questão.

Ávila da Luz irá afirmar que, devido à urgência do serviço de construção da EFSPRG, alistaram-se facínoras e bandidos da pior espécie, atraídos por salários tentadores (LUZ, 1952, p. 37). Conclui o autor:

---

[59] Ao acentuar algumas das causas que levaram a que o ambiente do planalto catarinense tendesse para o crime, o autor considera entre elas "[...] o pesado coeficiente de táras degenerativas e regressivas que entrou na etnogenía da população sertaneja, carreadas pelos que vieram com as revoluções, para os grandes trabalhos de construção da EFSPRG e da estrada de rodagem estratégica a Palmas e os foragidos de outras comarcas..." (LUZ, 1952, p. 64).

[60] Segundo Piazza, esta luta encobria outra, que se travava em torno de uma cadeira (de Medicina Legal) para a Faculdade de Direito, à qual ambos concorriam (PIAZZA in LUZ, 1999, p. 295). Acredito que o fato de Luz utilizar-se fartamente das informações trazidas por Cabral sem prestar a devida referência tenha contribuído em muito para esta discussão.

> Recrutou-se, para isto, no Rio, em São Paulo, em Santos e outras cidades um formidável exército de operários. E assim reuniram-se no vale do Rio do Peixe dez mil trabalhadores: era um formigueiro humano que, dia e noite, cavava e removia a terra e assentava os trilhos... [...] Quando os trabalhos da construção da linha ficaram concluídos, a maior parte desta gente da mais infima condição, - negros, mulatos, caboclos e brancos degradados, - ficou na região e dispersou-se pelos municípios catarinenses de Campos Novos, Curitibanos e Canoinhas, e pelos paranaenses de Porto da União, Palmas e Clevelandia... (LUZ, 1952, p. 37).

Compare-se esta versão com aquela produzida por Cabral e veremos uma marcante repetição de dados – tanto referentes ao número de trabalhadores, quanto a sua procedência e seu destino.

A obra seguinte a ser publicada, *Pequena história dos fanáticos do Contestado* (1955), de Brasil Gerson, elabora uma síntese sobre o movimento, dedicando muito espaço e elogios ao trabalho de Ávila da Luz. Gerson utiliza obras de militares e religiosos, bem como o estudo acima citado, a fim de narrar brevemente os principais episódios do movimento em questão. Tanto aquele quanto este reproduzem uma série de preconceitos acerca dos caboclos, especialmente em relação a sua pretensa "ignorância" ou mesmo inferioridade. Esta forma de análise não ultrapassou o estranhamento causado por uma cultura distante no tempo e no espaço, gerando uma forma de análise que permanece até os dias atuais, embora venha decrescendo paulatinamente.

Sobre os turmeiros da Estrada de Ferro, Gerson reproduz a mesma notícia que Ávila da Luz recolhe de Cabral,[61] agregando porém um dado novo. Comentando as expulsões de posseiros feitas pela Brazil Railway e o privilégio dado aos estrangeiros na escolha das terras, acrescenta que

> E a êsses fermentos de perturbação e revolta agreguem-se outros, ainda produzidos pela Estrada de Ferro e que eram os trabalhadores rústicos ou *foragidos da polícia por ela trazidos dos grandes centros urbanos* para o assentamento dos trilhos, e que depois não voltavam às cidades, ficando a fazer parte de tôda essa região cuja vidinha simples e despreocupada o progresso, chegado tão de repente, truncara impiedosamente... (GERSON, 1955, p. 12). [grifo meu]

Ou seja, Gerson afirma serem estes homens "foragidos da polícia", capturados e enviados para a realização dos trabalhos de construção. Lembremos que Setembrino

[61] Este também não foi citado por Gerson.

denominou-os facínoras e malfeitores, mas não declarou tratarem-se de foragidos. Cabral havia se referido a estes, como vimos, como “egressos da justiça”, expressão levemente dúbia. Este dado novo, trazido por Gerson, também não recebe referência em termos de fonte documental e/ou bibliográfica, e devo destacar o fato de que a pesquisa de Gerson não agregou novas fontes, referindo-se apenas a textos já utlizados pelos autores anteriores.

Entre o final dos anos 50 e a década de 60 a historiografia sobre o Contestado sofrerá uma renovação importantíssima, tendo sido publicados trabalhos fundamentais, embasados em pesquisas empíricas qualificadas e contando com análises sociológicas ou históricas. Estes trabalhos tornaram-se marcos de referência sobre a temática e são muito utilizados ainda hoje pelos pesquisadores. Daí a denominação de historiografia “clássica” por mim empregada. Nesta linha, encontraremos nomes como o de Maria Isaura Pereira de Queiroz (1957), o já citado Oswaldo Rodrigues Cabral (1960) e Maurício Vinhas de Queiroz (1966). Seguindo o campo aberto por estes autores, nos anos 70 Duglas Teixeira Monteiro (1974a) publicará uma obra de grande profundidade analítica.

Estes trabalhos, muito embora possam ser datados – como qualquer obra – e possuam elementos passíveis de críticas, estabeleceram um novo parâmetro qualitativo para as pesquisas. Todos os autores utilizaram vasta investigação documental e marcos teórico-metodológicos inovadores para este tema, conjugando boas reconstruções históricas do movimento à análises interpretativas.

Cabral volta à carga e publica, logo ao início dos anos 60, a alentada obra intitulada *João Maria: Interpretação da Campanha do Contestado* (1960), pela Editora Nacional, de São Paulo. Em 1979 o mesmo trabalho, reeditado pela Ed. Lunardelli, de Florianópolis, receberá o título *A campanha do Contestado* (1979). Será o primeiro a enfocar detidamente as figuras dos monges presentes no movimento, que posteriormente receberão a atenção de vários outros pesquisadores.

A sistematização de sua pesquisa passa pela questão de limites, destaca as figuras dos monges, a campanha propriamente dita e aborda as sobrevivências religiosas na região. Cabral estudou a existência de ao menos dois anacoretas identificados pelo nome de João Maria (conforme havia sido sugerido por J. O. Pinto Soares, rever nota 12 deste mesmo capítulo). O autor inovou em sua análise ao conferir uma grande importância às condições sócio-históricas nas quais a região encontrava-se mergulhada em detrimento do fanatismo

religioso, enfatizado por outros autores como causa para a ocorrência do movimento (CABRAL, 1979). Neste percurso, não deixa de elaborar críticas ao conteúdo do trabalho de Ávila da Luz (por exemplo, à p. 194), por conta da celeuma mencionada acima.

Como argumento central de sua exposição, o autor refere-se ao fato de que o culto à memória de São João Maria persistiu muito tempo após o término do movimento. Detendo-se longamente na reconstrução da existência histórica dos dois João Maria e, mais brevemente, de José Maria, quer demonstrar que, caso bastasse para a deflagração do conflito a fé nos monges, o movimento não teria sido extinto pela força das armas, pois a crença em João Maria permanece até nossos dias na região (CABRAL, 1979, p. 260).

Ao tratar do lento e progressivo povoamento da região, Cabral confere destaque à população que teria vindo para a construção da EFSPRG, considerando que esta teve forte influência no ambiente que prenunciou o Movimento do Contestado. Referendando sua tese principal, o autor destaca que estes homens não foram doutrinados pelos monges, mas foram ativos na manutenção da luta (CABRAL, 1979, p. 100). Relacionando a pressa na construção da ferrovia à situação política platina, destaca a categoria social dos trabalhadores contratados:

> *Ao que relatam os testemunhos insuspeitos*, a maior parte desta gente foi conseguida nos centros populosos, entre a escória da sociedade. O rebotalho das ruas, malandros e criminosos, gente sem profissão e sem qualquer formação, egressos da Justiça e fugitivos das cadeias, capoeiras afamados e facínoras de toda a espécie, de todas as procedências, *foi o que a Polícia, em suas batidas, recolheu e compulsoriamente deportou para o Contestado*, metendo-os, sem possibilidade de fuga, no mato, para obrigá-los ao trabalho necessário. Ao lado destes, tentados pelos elevados salários prometidos, aventureiros alistaram-se nas hostes do Engenheiro Saldanha, para assentarem os trilhos da EFSPRG (CABRAL, 1979, p. 101). [grifos meus]

Os “testemunhos insuspeitos” mencionados por Cabral não recebem referência mais detalhada, mas suponho que se refira tanto ao *Relatório* do General Setembrino quanto àquele antigo depoimento tomado ao Coronel Cid Gonzaga e citado no texto de 1937. Já a notícia sobre o envio compulsório de “bandidos” para a frente de construção da ferrovia, que teria sido feito pela própria Polícia, representa novidade em relação à versão

apresentada na obra anterior. Acredito que esta informação foi sugerida pela leitura do texto de Gerson, que se encontra citado nas referências bibliográficas de Cabral.[62]

Quanto ao número dos contratados, o autor irá suavizar um pouco sua colocação anterior, embora mantenha o número aproximado de 10 mil homens:

> Calcula-se – talvez com certo exagero – em cerca de 10 mil homens a mobilização deste contingente humano para as margens do Rio do Peixe. Mas se há, de fato, exagero, não será demasiado, pois o tortuoso e então desabitado vale povoou-se de uma hora para outra e, dia e noite, prosseguiram os trabalhos de terraplanagem para fazer progredir a ferrovia (CABRAL, 1979, p. 101).

A maioria dos dados apresentada em 1937 foi repetida por Cabral nesta segunda pesquisa. Repete-se, inclusive, a informação segundo a qual os "humildes sertanejos da região" também se alistaram para o trabalho (CABRAL, 1979, p. 101). Isto nos leva a uma questão bastante complexa: porque, dentre tantas informações, esta não foi incorporada pela historiografia posterior?

Sobre este assunto, posso sugerir algumas explicações, não me sendo possível tecer conclusões absolutas. Acredito que os autores posteriores optaram por conferir maior crédito à autoridade do General Setembrino, que não menciona a participação dos sertanejos na construção da Estrada de Ferro. Além disso, textos posteriores mencionam o fato de que a própria *Brazil Railway Company* não teria visto com bons olhos a mão-de-obra regional, considerada inapta para tal trabalho. Também é provável que os números apontados por Cabral tenham sido considerados excessivos: seriam 10 mil trabalhadores, incluindo-se os sertanejos locais? E em que quantidade estes teriam participado? Tais dúvidas retiram muito do impacto da tese do "bandido estrangeiro", sublinhada pela historiografia em geral. O número torna-se impreciso e exagerado, embora os autores posteriores não tenham feito uma crítica direta aos dados de Cabral.

Cabral volta a mencionar o Corpo de Segurança da Companhia e a grande violência existente na região (1979, p. 102). Estes indivíduos, vindos com "a horda das revoluções ou para o trabalho compulsório do leito ferroviário", teriam transmitido doenças sociais ao pessoal "relativamente sadio" da região (CABRAL, 1979, p. 202/203).[63] Sua disseminação

---

[62] Outra opção seria a coleta deste dado em algum dos nove depoimentos tomados durante sua pesquisa, mas infelizmente neste caso só posso especular.

[63] Vejo neste comentário uma certa influência do estilo de análise de Ávila da Luz.

teria se dado nos municípios de Campos Novos, Curitibanos, Lages, Palmas, Clevelândia, Porto União e Canoinhas (CABRAL, 1979, p. 103), ou seja, aos municípios anteriormente citados, agrega-se Lages. A violência acirrou-se, e "[...] cada homem passou a ser um arsenal ambulante, possuindo o mais completo armamento" (CABRAL, 1979, p. 103). Novamente o autor não insere notas ou referências para estas informações, embora em outros momentos do livro possa-se observar variadas notas de rodapé. Além de extensa bibliografia, o autor relaciona jornais (embora não determine os anos coletados) e depoimentos.

Cabral teve acesso ao levantamento de jornais realizado por Maria Isaura Pereira de Queiroz, conforme citado em várias notas (vide, p. ex. CABRAL, 1979, p. 327). Entretanto, informa ao leitor que seu livro já se achava escrito quando surgiu a tese desta autora, motivo pelo qual esta não se encontra citada ao longo do texto (p. 349), apesar de se encontrar na bibliografia da obra (p. 356).

A socióloga Maria Isaura Pereira de Queiroz publicou em 1957 o resultado de sua tese de doutoramento, apresentado à *Ecole Pratique des Hautes Etudes*, seção de Ciências Econômicas e Sociais em 1955, sob a orientação de Roger Bastide. A obra apresenta uma ampla reconstrução estrutural do movimento, mediada por considerações de cunho sociológico. A pesquisa, realizada no início dos anos 50, utilizou documentação até então inédita, como jornais de época e testemunhos orais recolhidos pela autora e pelo pesquisador Maurício Vinhas de Queiroz. O livro *La "Guerre Sainte" au Brésil : Le mouvement messianique du "Contestado"* (1957) logo tornou-se leitura obrigatória sobre o Contestado, constituindo-se em trabalho fundamental para o conhecimento deste tema e sobre movimentos messiânicos em geral.[64] A ampla reflexão acerca das implicações teóricas dos messianismos levará a autora a estudar também outros movimentos, tendo publicado, anos após, um manual sobre o assunto que veio a tornar-se clássico. Refiro-me, obviamente, a *O messianismo no Brasil e no mundo* (1977).

A partir das fontes que mencionei acima, e utilizando ainda os relatos da Campanha Militar, Pereira de Queiroz confere atenção e destaque às condições de vida, à figura do caboclo, ao contexto histórico-sociológico e às singularidades da mentalidade regional. Este

---

[64] Algumas considerações referentes ao uso da documentação primária por Pereira de Queiroz podem ser encontradas em artigo de minha lavra (ESPIG, 2001).

percurso volta-se para o esclarecimento das particularidades do fenômeno messiânico, baseando-se em teóricos como Max Weber, Georges Balandier e Roger Bastide, entre outros (PEREIRA DE QUEIROZ, 1957, p. 255/260). Devido a estes interesses prioritários, a problemática da Estrada de Ferro e dos trabalhadores contratados para sua construção não será amplamente discutida pela autora, reproduzindo apenas informações já observadas. Pereira de Queiroz sequer irá especificar o número de trabalhadores contratados. Segundo ela,

> Les ouvriers avaient été embauchés (on dirait plus justement capturés) parmi les vagabonds et les malfaiteurs des ports du littoral: Rio de Janeiro, Santos, Salvador, Recife. [...] Lês crimes, que abondaient déjà dans la zone en question, se multiplièrent; pour aider à la répression du désorde, la compagnie du chemin de fer fut obligée d'armer ses hommes, car la police n'atteignait pas ces regions reculées (PEREIRA DE QUEIROZ, 1957, p. 41/42).[65]

Observe-se que a autora agrega a cidade de Salvador à lista dos locais que teriam dado origem aos operários e troca a antiga referência de Setembrino, feita a Pernambuco, para sua capital, Recife. Completa-se aqui uma transição iniciada em 1937, e que modifica a menção feita por Setembrino a dois *estados* (Rio e Pernambuco) para algumas *cidades* (Santos, Salvador, Recife) associadas a realidades portuárias. A informação torna-se progressivamente mais específica, sem que a ela se agreguem novas fontes documentais.

Pereira de Queiroz comenta ainda que os trabalhadores foram abandonados na região ao término da construção, considerando que muitos se tornaram jagunços de fazendeiros da região, enquanto outros teriam formado bandos por sua própria conta (1957, p. 42).

A pesquisa do também sociólogo Maurício Vinhas de Queiroz veio a público alguns anos após (1966), sob o título de *Messianismo e conflito social (a guerra sertaneja do Contestado-1912-1916)*. Fruto de uma longa investigação, que contou com um grande volume de documentação, este trabalho estabelece uma competente obra de reconstrução do movimento, traçando os antecedentes históricos e o desenvolvimento, passo a passo, do conflito. O autor colheu, na região, uma série de depoimentos nos anos de 1954 e 1961,

---

[65] [tradução aproximada] "Os trabalhadores haviam sido recrutados (poderíamos dizer mais justamente capturados) entre os vagabundos e os malfeitores dos portos do litoral: Rio de Janeiro, Santos, Salvador, Recife. [...] Os crimes, que já abundavam na zona em questão, se multiplicaram; para ajudar na repressão da desordem, a companhia do caminho de ferro foi obrigada a armar seus homens, pois a polícia não atendia estas regiões afastadas".

época em que era possível localizar muitos remanescentes. Parte destes depoimentos foram utilizados por Pereira de Queiroz, que em troca cedeu-lhe testemunhos tomados nas capitais dos estados e materiais de sua coleta de jornais. Vinhas de Queiroz valeu-se, portanto, de um acervo documental bastante significativo: depoimentos, jornais, processos judiciais, inquéritos, memórias de militares, além é claro de usar a bibliografia já existente a esta altura. Sua preocupação com o uso adequado deste material levou-o não apenas a citar as fontes, mas também a relacionar meticulosamente a documentação utilizada em cada um dos subcapítulos de sua obra (QUEIROZ, 1966, p. 301/315).

Outros cuidados metodológicos também foram importantes, tais como a referência completa da bibliografia, uma relação comentada dos depoimentos tomados na região do Contestado, a referência adequada dos inquéritos utilizados, bem como de outros documentos variados e jornais de época. O livro conta ainda com um índice onomástico (que relaciona os indivíduos citados no texto às páginas nas quais são citados), e um índice toponomástico, que relaciona os locais citados às páginas correspondentes. Estes cuidados facilitam em muito o manuseio desta obra, auxiliando ao pesquisador, seja iniciante ou não.

Já o texto da obra primou por um grande cuidado com as fontes, que foram, segundo o autor, "[...] cuidadosamente comparadas, criticadas e consideradas em seu relativo valor [...]" (QUEIROZ, 1966, p. 04). Penso que Vinhas de Queiroz foi muito bem sucedido neste intento. No transcorrer do texto, o leitor pode observar o constante trabalho de crítica documental, que questiona inclusive algumas versões pré-existentes. O uso intensivo dado por Vinhas de Queiroz aos depoimentos orais colhidos na região marcou sua obra, aproximando-se dos atores sociais e de sua forma de apreender o mundo, em uma análise de cunho marxista sobre o tema.

O livro de Vinhas de Queiroz está dividido em dois momentos, desiguais em tamanho e qualidade. Inicialmente, elabora uma narrativa cronológica que historia as diversas fases do movimento, estabelecendo relações estruturais e conjunturais para sua explicação. Nesta tarefa, demonstra respeito pelos atores sociais, tecendo considerações e especulações sobre suas manifestações culturais. O segundo momento é representado pelo capítulo final da obra. Neste, Vinhas tece algumas conclusões que discutem o movimento em conjunto, sobretudo a questão da "alienação" dos movimentos messiânicos e o processo de "desalienação" presente no Contestado (QUEIROZ, 1966, p. 289). Além disso, o autor

elabora uma digressão bastante discutível, que tenta igualar o desenvolvimento deste ao processo ocorrido na Palestina na formação do cristianismo (QUEIROZ,1966, p.293), acreditando que os sertanejos reviveram em linhas gerais o drama da Paixão (QUEIROZ, 1966, p. 297). Complementando esta análise, considera que a Santa Religião, formada pelos crentes do Contestado, foi além de uma simples heresia, chegando ao limite em que se constitui um "novo Deus e uma nova revelação" (QUEIROZ,1966, p. 299). Entretanto, o próprio exame das fontes enfraquece tal assertiva. Talvez ela advenha do desejo do autor em levar ao extremo o desligamento da comunidade de crentes da sociedade opressora e seus símbolos, como a religião católica. Neste sentido acaba por sobrelevar o papel de José Maria no conflito, cuja devoção não me parece ter sido tão forte quanto acredita o autor.

Uma preocupação destacada no texto de Vinhas de Queiroz é evidenciar o clima de tensão social existente na região, questão fundamental para uma análise de cunho marxista. Neste sentido, é muito relevante para seu estudo tanto a questão da inserção de trabalhadores advindos de grandes centros quanto a penetração de forças capitalistas na região. Vinhas de Queiroz contextualiza mais detidamente que outros autores aspectos importantes para este problema, tais como a personagem Percival Farquhar, a empresa *Brazil Railway Company* e a criação de sua subsidiária *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, que explorava as terras recebidas em concessão ou adquiridas (QUEIROZ, 1966, p. 69/76). O formato da concessão recebida pela empresa e os desdobramentos desta, sobretudo as expulsões de sertanejos de terras contíguas aos trilhos, também recebem sua atenção. Sobre os homens contratados para a construção da Estrada de Ferro, destaca:

> À princípio, foram empregados quatro mil trabalhadores; porém, com a marcha dos trabalhos, o seu número atingiu a cêrca de oito mil. Eram contratados principalmente no Rio de Janeiro e em Pernambuco. Divididos em numerosas turmas, entregues a *taifeiros* que recebiam por empreitada e se encarregavam de pagar os salários, êsses milhares de operários forneciam-se em treze grandes armazéns mantidos pela estrada (QUEIROZ, 1966, p. 71/72).

Neste autor observamos um retorno à informação original de Setembrino sobre sua procedência (Rio de Janeiro e Pernambuco), o que demonstra a fidelidade de Vinhas de Queiroz às fontes utilizadas. Os dados seguintes, inovadores em relação às obras anteriores, resultam da pesquisa realizada pelo sociólogo, e foram localizados no jornal *Paraná*

Moderno (16 de abril de 1911), que possivelmente consultou na Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro, onde morava. Outros dados constantes neste jornal referem-se à existência de um Corpo de Segurança da Companhia (já mencionado pelos demais autores) e o famoso caso do "assalto ao trem pagador" (muito destacado pelos jornais de época), por Zeca Vacariano, em 1909.[66] Sobre o destino dos trabalhadores, considera o sociólogo:

> No momento em que tinham sido recrutados em lugares distantes, os operários receberam a promessa de que seriam levados de volta ao findar o serviço. Entretanto, não foi o que aconteceu quando chegou a linha às barrancas do rio Uruguai (QUEIROZ, 1966, p. 72).

Para corroborar esta afirmação, o autor retorna ao famoso trecho de Setembrino de Carvalho, e complementa:

> Acredita Setembrino que êsses antigos moradores, misturando-se à população do Contestado, constituíram o fermento de graves acontecimentos posteriores (QUEIROZ, 1966, p. 73).

Houve um certo percurso na composição desta representação enunciada por Vinhas de Queiroz, que reúne sua pesquisa de fontes documentais à dados trazidos pela historiografia anterior e que será reproduzida (com algumas variações) em obras a seguir.

No ano de 1974, outro trabalho foi publicado, novamente por um sociólogo. Trata-se da importante obra *Os errantes do novo século: um estudo sobre o surto milenarista do Contestado*, de Duglas Teixeira Monteiro, hoje um clássico obrigatório tanto para os pesquisadores deste movimento quanto para os estudiosos das práticas de compadrio no interior de nosso país.

Assim como as anteriores, esta é uma obra respaldada em sólida pesquisa documental. Conforme aponta em sua introdução, Monteiro teve acesso à maior parte das fontes usadas por Vinhas de Queiroz e Pereira de Queiroz, através de doação desta última. Jornais, depoimentos e mesmo fichamentos de algumas obras de difícil acesso, tudo isto lhe foi confiado pela socióloga.[67] Durante uma breve estada em Curitibanos, em 1972, o autor coletou ainda outros depoimentos, tanto sobre a Guerra em si quanto sobre a cultura

---

[66] Este episódio será detalhado na parte 3 desta tese.
[67] Contudo esta atitude não se repetiu comigo ou com outros pesquisadores atuais, como por exemplo Machado (2004, p. 39). Infelizmente este material parece ter se perdido.

sertaneja (MONTEIRO, 1974a, p. 10). Um mérito de seu trabalho será a o fato de haver incluído em seus anexos os resumos dos treze depoimentos que recolheu nesta oportunidade, nos quais se destacam as principais informações prestadas pelos depoentes (p. 231/252).

Este livro diferencia-se dos anteriores por não se deter em aspectos de narrativa ou cronologia histórica,[68] destacando aspectos intrínsecos ao movimento e analisando-os em termos sociológicos e antropológicos. Entre estes se encontram o significado do compadrio interclasses na região; a crise representada pela inserção de forças capitalistas e a posterior recriação de significados sociais (que denomina processo de reencantamento do mundo). Neste caminho, importa-lhe resgatar, sobretudo, o universo de significados simbólicos construído pelos rebeldes no transcorrer do movimento (MONTEIRO, 1974a), utilizando referenciais weberianos, dentre outros.

A fim de melhor analisar e destacar a importância dos elementos religiosos presentes no movimento, Monteiro esquematiza os fenômenos ligados ao movimento em três fases. A primeira é a ordem pretérita, na qual a dominação assumia linhas claras e compreensíveis, reproduzida através de instituições religiosas e para-religiosas, como o compadrio, que escondem suas contradições e asseguram o alívio das tensões sociais existentes.

O segundo momento é a crise de desencantamento, que representou uma quebra da unidade entre consenso e coerção. Esta se liga à crise do mandonismo local e ao caráter singular que assumiu então, relacionando-se à penetração de empresas capitalistas modernas, interessadas na exploração madeireira, em negócios de terras, na extração de erva-mate e na construção de uma ferrovia. Nesta fase, segundo Monteiro, acontece a ruptura de antigas formas de associação entre a população local e os coronéis ou grandes fazendeiros. Se antes o sistema de dominação baseava-se, sobretudo, em uma espécie de associação moral, esta será rompida pela classe dominante, ao sabor de circunstâncias em que critérios de racionalidade econômica sobrepõem-se.

Com a entrada em cena de modernas forças econômicas, a concomitante transformação da terra de bem de uso em bem de troca e a introdução na região de novas

---

[68] O autor optou por colocar em anexo uma breve cronologia do movimento (MONTEIRO, 1974a, p. 269/276).

relações de trabalho, tiveram início as expulsões de posseiros. Além de se formar assim uma numerosa massa marginalizada, criou-se um clima de incerteza para os pequenos e médios fazendeiros. Mas a situação dos coronéis tinha mudado:

> Os ‘coronéis’, ou se tornavam incapazes de manter suas posições tradicionais de ascendência moral com relação a esta gente espoliada, ou então se associavam abertamente às forças espoliadoras, econômicas e políticas, que estavam emergindo (MONTEIRO, 1974a, p. 46).

A terceira fase percebida por Monteiro é a de reencantamento do mundo. Nesta, a população local dedica-se a um processo de reconstrução de sentido a partir de valores ameaçados pela crise. Através deste processo, retiveram-se e reelaboraram-se alguns elementos do universo ideológico passado e operou-se o expurgo de suas contradições:

> [...] a crise torna-se compreensível através da resposta que lhe é dada. É através dessa resposta que as contradições da ordem pretérita e o sentido de suas instituições tornam-se inteligíveis (MONTEIRO, 1974a, p. 15).

Este foi um processo no qual as manifestações religiosas populares assumiram grande importância, a fim de resignificar um mundo que perdera seu sentido mais profundo.

As considerações de Monteiro acerca da presença dos turmeiros da Estrada de Ferro no Contestado se referem às teses observadas acima. O autor relaciona as alterações sofridas pela sociedade local à emergência de um novo tipo de violência, denominada violência inovadora (que demonstra uma mudança no quadro da violência costumeira) e que acompanha a ruptura da consciência de nivelamento. O impacto da penetração de novas relações capitalistas, supõe Monteiro, provavelmente tenha levado a uma alteração do gênero de vida costumeiro, aumentando as diferenciações entre as classes sociais (MONTEIRO, 1974a, p. 43). Entre as mudanças ocorridas, o autor menciona que

> As atividades da construção da ferrovia que atravessou a região provocaram a vinda de uma leva de 4 a 8 mil homens, em sua maior parte, elementos da plebe urbana do Rio de Janeiro, Santos, Salvador e Recife, onde foram recrutados mais ou menos à força. Terminada a construção, não foram recambiados para os pontos de origem (MONTEIRO, 1974a, p. 43).

Seguindo em sua argumentação, o autor cita o General Setembrino e as informações mencionadas por este sobre o crescimento da violência na região. Observe-se, portanto, que as leituras que compuseram esta citação de Monteiro incluem Setembrino e Cabral (ambos citados em nota) e ainda os números trazidos por Vinhas de Queiroz (embora não citado). Em seguida, o sociólogo estabelece uma breve análise inovadora em relação ao tema, embora esta não tenha recebido o amparo de novas fontes:

> Embora não me seja possível avaliar com precisão o significado da inclusão desse contingente de homens em uma área já carregada de tensões, é de se supor que não seja desprezível. Considere-se, nesse sentido, que alguns dos centros portuários importantes de onde procediam já eram, nessa época, local de agitações políticas operárias (no caso de Santos, sob liderança anarquista) (MONTEIRO, 1974a, p. 44).

Recorde-se, entretanto, que a menção à cidade de Santos como ponto de origem dos trabalhadores não havia sido feita por Setembrino. Como já demonstrei, sua primeira citação surge em Cabral, sendo repetida por Ávila da Luz e Pereira de Queiroz (autora que havia associado inicialmente esta e outras cidades citadas às suas características portuárias).

Monteiro relaciona ainda estas personagens à introdução de relações de trabalho não tradicionais. Nestas relações somavam-se não apenas o fato de receberem por empreitada, como também a obrigação em se abastecerem nos armazéns da Companhia.[69] Além disto havia ainda a presença do Corpo de Segurança da Companhia, que se distinguia da tradicional composição regional de bandos de jagunços pelo fato de "[...] estar a serviço de interesses econômicos anônimos e não à disposição dos interesses pessoais de determinados 'coronéis'" (MONTEIRO, 1974a, p. 44).

A qualidade analítica da obra de Duglas Teixeira Monteiro a tornou um dos mais importantes trabalhos já feitos sobre o Contestado. Ao produzir um estudo pormenorizado, sobre um aspecto específico, o autor introduziu o gênero monográfico nesta temática, abrindo caminho para obras posteriores.

Na verdade, é possível observar, no percurso historiográfico que tracei até aqui, uma progressiva evolução. Inicialmente nota-se a existência de um conjunto de obras de memórias, altamente subjetivas e que envolviam objetivos pessoais e corporativos em suas informações. Posteriormente, os trabalhos foram, pouco a pouco, incorporando um volume

---

[69] Suposição de Monteiro que não se confirma, como veremos na parte três deste trabalho.

maior de acervo documental e sofisticando a análise, contando inclusive com críticas apropriadas aos trabalhos precedentes. A publicação de uma pesquisa como a de Monteiro demonstra um amadurecimento coletivo, e seu esforço ampara-se também no trabalho dos autores anteriores.

Em minha análise das obras apontadas acima, sobretudo os livros de Cabral, Pereira de Queiroz, Vinhas de Queiroz e Monteiro, tentei demonstrar a formação de uma representação historiográfica sobre os operários que vieram à região do Contestado para trabalhar na EFSPRG. Esta representação assenta-se, inicialmente, na informação prestada pelo General Setembrino em seu *Relatório*, mas agrega novos dados que raramente estiveram relacionados a fontes primárias. Assim, podemos observar a constituição de uma referência sobre estes trabalhadores cujos pontos principais são:

1º – os trabalhadores vieram de grandes centros urbanos, principalmente do Rio de Janeiro e Pernambuco;

2º – estes homens foram abandonados na região após o término da construção da Estrada de Ferro;

3º – sua constituição social levou-os ao banditismo;

4º – tornaram-se, mais tarde, líderes no Movimento do Contestado;

5º – o número de trabalhadores foi, inicialmente, de quatro mil homens, sendo progressivamente estendido para oito mil homens, ou mesmo dez mil homens (em algumas análises);

6º – parte deles foram capturados pela Polícia ou retirados de cadeias e enviados para a região;

7º – os locais de proveniência seriam, além dos apontados no ponto 1º, Santos, Salvador e Recife, cidades portuárias;

8º – teriam permanecido, sobretudo, nos municípios de Campos Novos, Curitibanos, Lages, Palmas, Clevelândia, Porto União e Canoinhas;

9º – estavam sujeitos ao Corpo de Segurança da Companhia, bem como ao consumo de produtos dos Armazéns da Companhia;

10º – poderiam ter participado do movimento operário em seus locais de origem;

11º – teriam se tornado jagunços de coronéis ou constituído bandos próprios após o abandono na região.

Os quatro primeiros pontos são aqueles originalmente destacados no *Relatório* de Setembrino. As demais informações surgem aos poucos na historiografia, como demonstrei, e apenas o ponto 5º (parcialmente) e o ponto 9º (completamente) encontrarão referência em fontes documentais. O ponto 4º já foi completamente refutado por estudo recente (MACHADO, 2004). Entretanto, a maioria das obras irá incorporar de forma acrítica uma ou várias destas informações, que vieram a formar uma tese consensual e raramente discutida.

1.3 A incorporação da tese tradicional e a formulação de um problema de pesquisa

A historiografia mais recente irá reproduzir, com raras variações, as teses construídas nas obras que acabei de analisar. A variada produção existente, desde os anos 1980 até o período atual, incorporou acriticamente as informações elencadas acima sobre os trabalhadores da EFSPRG, destacando sua ação enquanto fator de agravamento das tensões sociais regionais. Neste sentido, esta produção não irá agregar análises inovadoras, com uma exceção notável, que virei a destacar. A preponderância desta tese (que de agora em diante denominarei tradicional) sugere a existência de um conhecimento absoluto, verdadeiro e único, quando não houve, até aqui, um estudo específico que o colocasse à prova. A constituição de “verdades historiográficas”, baseadas em bibliografia anterior e sem referência a provas documentais, foi um problema que já destaquei em outra pesquisa, referindo-me então à constituição do imaginário sobre Carlos Magno no Contestado. Entretanto, a citação aplica-se também a este caso:

> É surpreendente a forma como a bibliografia toma, por vezes, obras mais antigas como se fossem fontes inquestionáveis, reproduzindo acriticamente informações que se transformam em “verdade”. Seria certamente um trabalho interessante e meticuloso determinar quantos erros transformaram-se em dados historiográficos (ESPIG, 2002, p. 57).

A produção historiográfica entre os anos 1980 e o período atual possui uma qualidade bastante variável.[70] Conta com muitas obras de síntese sobre o movimento, alguns livros de reconstrução histórica (inovadores ou não) e variados trabalhos acadêmicos, tais como dissertações e teses. Farei uma análise em conjunto, privilegiando, sobretudo, as referências feitas ao problema dos trabalhadores da Estrada de Ferro.[71]

Zélia de Andrade Lemos, pesquisadora não acadêmica, publicou ao final dos anos 70 o livro *Curitibanos na história do Contestado* (1977), no qual expôs a evolução histórica de Curitibanos relacionando-a ao movimento social em questão. Assim como muitos outros autores, considera a vinda de “marginais tirados dos grandes centros” como uma das causas do conflito (p. 100). Mais adiante, refere-se às terras concedidas à Estrada de Ferro e às desapropriações havidas próximo aos trilhos (p. 115), bem como à adesão de trabalhadores dispensados da construção do ramal São Francisco da São Paulo – Rio Grande (p. 118), não agregando, entretanto, dados inovadores sobre este tema.

Uma boa obra de síntese será a de Antônio Pedro Tota, pertencente à coleção da Brasiliense *Tudo é História*. Utilizando apenas bibliografia, embora qualificada, o autor reproduz as mesmas informações trazidas por Vinhas de Queiroz e Monteiro acerca dos trabalhadores (TOTA, 1983, p. 24/26).[72]

---

[70] As publicações que analisam especificamente a historiografia produzida sobre o Movimento do Contestado são relativamente raras. Uma delas é uma breve crítica bibliográfica, escrita por Boris Fausto, que aborda apenas e conjuntamente os trabalhos de Pereira de Queiroz e Vinhas de Queiroz (1966). Posteriormente, um artigo de minha autoria analisou a historiografia “clássica” sobre o Contestado, conferindo destaque aos trabalhos de Pereira de Queiroz, Vinhas de Queiroz, Cabral e Monteiro, embora mencione as obras anteriores (ESPIG, 2001). Teresa Machado da Silva Dill, mais recentemente, produziu uma dissertação de mestrado sobre o assunto, publicada no formato de livro em 2004. Neste, a autora quer analisar “[...] as formas de representação do conhecimento histórico realizadas no período de 1980 a 2001, tomando como objeto de estudo as produções sobre o Contestado” (DILL, 2004, p. 18). Entretanto, o levantamento de Dill não foi completo, pois desprezou as dissertações e teses do período e deixou de lado algumas obras publicadas. Senti falta, ainda, de uma discussão que relacionasse os trabalhos analisados àquelas obras ditas clássicas sobre o Contestado, inserindo-os em uma determinada evolução qualitativa, como a que venho construindo em meu texto.

[71] Deixarei de lado, obviamente, alguns trabalhos bastante específicos e que não chegam a abordar este problema, bem como artigos pontuais sobre outras temáticas. Ficarão de fora desta análise ainda as inúmeras obras de literatura sobre o Contestado, tais como Sassi (1982), Schuller (1994) Leonardos (1996), Oliveira Neto (1996), Pradi (2000), dentre muitas outras. Sobre a representação literária do movimento já foram produzidas dissertações, como o trabalho de Miranda (1997). Weinhardt (2000) elaborou uma análise do discurso de algumas obras literárias sobre o assunto (p. 107-154).

[72] Outra obra de síntese, bem mais recente e de caráter paradidático, é o trabalho de Élio Cantalício Serpa (1999). O uso de bibliografia faz com que o texto reproduza, basicamente, as informações tradicionais. No entanto, um deslize faz-se sentir: o autor afirma que, para construir a estrada, “o governo” trouxe uma enorme quantidade de trabalhadores dos grandes centros, quando na verdade o recrutamento era feito pela empresa

Nilson Thomé realizará uma série de obras de síntese, expressa em variados livretos e livros, além de algumas obras abordando aspectos específicos sobre a campanha ou sobre a região do Contestado. Mesmo com o auxílio de uma vasta documentação, proporcionada por seu contato com o mundo regional, este autor mantém a tese tradicional sobre o assunto (THOMÉ, 1987, p. 22/23; 1992, p. 49/54). Merece destaque a realização de um livro específico sobre a EFSPRG e sua vinculação à região do Contestado, o primeiro a abordar particularmente esta temática, relacionando-a aos acontecimentos posteriores. A obra *Trem de ferro: história da ferrovia no Contestado* (primeira edição em 1980; segunda edição em 1983), reconstrói o histórico desta Estrada de Ferro, consultando ampla documentação (embora os dados nem sempre recebam referências detalhadas, o que dificulta sua conferência por parte dos pesquisadores). Nos capítulos seguintes este estudo será bastante útil para a discussão de variados aspectos. Neste momento, importa destacar que os dados apresentados sobre a mão-de-obra não destoam daqueles já apresentados: os trabalhadores foram atraídos pela promessa de "salários compensadores", inicialmente formando um número de cerca de 4 mil pessoas. Contratados em todo o território nacional, acorreram à região tanto pessoas honestas quanto perigosos vagabundos, aventureiros, fugitivos, etc. (THOMÉ, 1983, p. 88/89). Mais adiante, Thomé salienta a contratação de mais trabalhadores, elevando-se o total a cerca de 8 mil indivíduos (1983, p. 95). Em uma obra mais recente, o autor repete tais informações, mencionando a migração de negros e mulatos que, vindos do sudeste e do nordeste, teriam contribuído culturalmente para a sociedade regional (THOMÉ, 1999, p. 202). Seu trabalho publicado em 2002 estuda a história política de Santa Catarina, conferindo destaque à região do Contestado. Neste caso, as referências feitas à EFSPRG não irão abordar sua construção, mas sim as relações políticas operadas por esta Companhia tanto no estado do Paraná quanto de Santa Catarina (THOMÉ, 2002, p. 139 e segs).

Possuindo sua formação na área de Geografia, Marli Auras elabora seu estudo no mestrado em Filosofia da Educação (PUCSP). Este será publicado originalmente em 1984 e ganhará uma segunda edição em 1995. Partindo de questões teóricas propostas por Gramsci, Auras estuda os meios pedagógicos utilizados para a manutenção da unidade e da

---

(SERPA, 1999, p. 16). Dirigidos à área do ensino de história e fartamente ilustrados, observe-se Mocellin (1988) e Afonso (1994), que também não apresentam reparos à tese tradicional.

organização do movimento (AURAS, 1995). Neste sentido, verá a presença do grupo Farquhar na região como um indício da desestruturação da ordem vigente. Quanto aos trabalhadores, não acrescenta informações inovadoras, recorrendo a autores como Vinhas de Queiroz, Monteiro e Thomé (AURAS, 1995, p. 38/39). Posteriormente, Auras comporá sua tese de doutorado, também pela PUCSP, tratando da apropriação política feita sobre a memória do conflito do Contestado pelo ex-governador Espiridião Amim (AURAS, 1991).

Outra importante dissertação foi a de Rosângela Cavallazzi, defendida em 1983, e que ganhou sua primeira edição apenas recentemente (2003). Neste, a autora argumenta de forma bastante convincente no sentido de considerar a penetração da *Brazil Railway Company* na região como um passo fundamental para a institucionalização da propriedade privada no meio-oeste catarinense (CAVALLAZZI, 2003). Utilizando vasta documentação, e enfocando sobretudo a questão da terra na região, a autora menciona em vários momentos a existência de um grande contingente de trabalhadores vindos de outros estados, engrossando o problema da falta de terras naquele local (CAVALLAZZI, 2003, p. 65; p. 74; p. 93/94).

Uma outra linha de escritos também se faz notar. Embora de fracas qualidades acadêmicas, tais publicações alcançam um certo volume de leitores. Estas elaboram narrativas cronológicas, ao mesmo tempo em que reproduzem vários preconceitos culturais referentes aos sertanejos do Contestado, vistos como indivíduos ignorantes ou simplórios, alheios aos benefícios da "civilização". Em um certo sentido, estes trabalhos estabelecem uma linha de continuidade em relação à visão etnocêntrica observada nas memórias militares. Dentre os autores representantes desta linha, situo Oliveira (1986)[73], Derengoski (1986 e 1987) e Cavalcanti (1995). Oliveira destaca a "origem duvidosa" dos turmeiros, recrutados nos "focos de malandragem" (1986, p. 61); Derengoski não aprofunda este aspecto, mencionando rápida e erroneamente a empresa que construiu a Estrada de Ferro como "South Brazil Railway" (sic) e "Sindicato Fargar" (sic), o que demonstra o fraco conhecimento do jornalista sobre este aspecto (1986, p. 7/8).[74] Sua publicação mais recente (2000), à despeito de possuir um melhor acabamento, reproduz a tese tradicional (p. 29). Já

---

[73] O autor menciona, em nota explicativa, que o livro foi escrito em 1965.

[74] O livro de Derengoski publicado em 1987 nada mais é do que uma reedição do mesmo texto de 1986, que ganhou uma edição melhor, especialmente no que se refere às inúmeras fotos apresentadas. Estranhamente o título foi bastante alterado.

Cavalcanti apresenta apenas um elemento como responsável pela deflagração de todo o movimento: o fanatismo (1995). Neste sentido, o ex-deputado não confere muita importância aos fatores sociais, apenas mencionando, muito rapidamente, a vinda de "pessoas oriundas de outros estados" para trabalhar na construção da Estrada de Ferro (CAVALCANTI, 1995, p. 123). O livro do General Moura, publicado mais recentemente, reproduz alguns dos antigos preconceitos dos autores militares. Considera, por exemplo, que os caboclos "não passaram de massa de manobra sob o controle de bandidos e políticos" (2003, p. 234). Sobre os trabalhadores da Estrada de Ferro, reproduz fielmente a chamada tese tradicional (p. 31; p. 235).

Uma das raras publicações de autores paranaenses é a de Noel Nascimento (1983), que observa a revolta do Contestado como uma "grande guerra camponesa", que objetivava a luta pela terra e a "libertação do jugo servil". Sobre a construção da Estrada de Ferro, apresenta uma versão semelhante àquela já comentada acima (NASCIMENTO, 1983, p. 51/52).

No final dos anos 80 uma luxuosa publicação coletiva veio a público. Trata-se da obra *Contestado* (1987), organizada sob o patrocínio da Fundação Roberto Marinho e que reuniu três ensaios (de Herculano Gomes Mathias, Walter Piazza e Nilson Thomé) à inúmeras imagens. O livro contou com capa dura e uma excepcional qualidade editorial. Posteriormente (2002) o governo de Santa Catarina promoveu uma segunda edição do mesmo. Os ensaios produzidos não chegam a abordar problemas inovadores em relação ao tema geral. Quanto à questão dos trabalhadores da Estrada de Ferro, não se acrescentam dados novos (p. 30; p. 46; p. 122); entretanto a fartura de imagens, sobretudo fotográficas, faz a riqueza desta obra. Várias das fotografias apresentadas referem-se à ferrovia, sendo que algumas aludem à construção propriamente dita, fornecendo, neste caso, interessantes fontes primárias.

Os anos 90 assistiram a um redobrado interesse acadêmico sobre o tema. No campo das dissertações de mestrado, encontramos o trabalho de Ivone Cecília d'Ávila Gallo, defendido na Unicamp em 1992 e publicado mais recentemente (GALLO, 1999). Neste texto, a autora discute sobretudo a gênese do imaginário messiânico e milenarista do movimento, historicizando este fenômeno em relação aos três monges itinerantes que passaram pela região. A autora destaca ainda a existência de uma visão particular do

conceito de monarquia entre os rebeldes. Como sua preocupação primordial será em torno do universo cultural do Contestado, a autora não elabora considerações em torno do tema que me interessa, porém a relevância de seu trabalho justifica sua menção.

Todd Diacon publicou seu livro *Millenarian Vision, Capitalist Reality – Brazil Contestado rebellion, 1912-1916* em 1991. Sua pesquisa abrangeu um grande volume de fontes de época, além de uma série de entrevistas realizadas na região. Neste trabalho, o professor da Universidade do Tennessee propõe-se a estudar as origens materiais e culturais do Movimento do Contestado, partindo do pressuposto de que movimentos milenaristas surgem quando transformações materiais e espirituais atingem uma dada sociedade. Apenas uma análise conjugada de ambos os aspectos possibilita, a seu ver, um entendimento daquilo que denomina a *visão milenarista* presente neste conflito. Aí reside o mote para seu trabalho e para as análises implementadas ao longo de suas páginas. Além disso, Diacon valoriza uma compreensão do movimento a partir da percepção de seus participantes mais humildes. Ele confere destaque à presença da *Brazil Railway Company* na região, bem como à construção da ferrovia e à colonização subseqüente. Afirma tratarem-se, inicialmente, de mil homens. A intensificação dos trabalhos, porém, teria elevado o número de trabalhadores a cinco mil homens (DIACON, 1991, p. 48). Interessante notar que o autor consultou boa parte dos autores já discutidos acima. Porém apresenta números bastante destoantes em relação à tese tradicional sem, entretanto, tecer questionamentos à historiografia.

Outros trabalhos importantes, relacionados a elementos culturais, também merecem registro, com destaque para estudos sobre a figura do monge João Maria. A dissertação de Célio Alves de Oliveira, defendida junto à Antropologia Social da UFRGS, propôs-se a resgatar a construção e a permanência do mito de João Maria de Jesus na região do Contestado nos dias atuais (OLIVEIRA, 1992). Tratando também da figura do monge João Maria, porém sob outro enfoque, temos a publicação de José Fraga Fachel, sociólogo que se preocupa essencialmente com a reconstrução histórica e a análise sociológica da figura do monge João Maria, demonstrando sua importância no Contestado (FACHEL, 1995).

Delmir José Valentini, professor na região do Contestado, defendeu sua dissertação em 1997 e a publicou em 1998 a fim de resgatar a história das pessoas comuns, a “história desde baixo”, baseando sua obra sobretudo em depoimentos orais coletados na região

(VALENTINI, 1998). Sobre o tema que me interessa, Valentini reproduz a tese tradicional, ou seja, de que os trabalhadores foram arregimentados em grandes centros e abandonados na região ao final dos trabalhos (1998, p. 45/48).

Em 1999, Eloy Tonon defendeu sua dissertação em história social junto à UNESP, publicada algum tempo após (2002). Nesta, o autor analisa as origens da rebeldia sertaneja no Contestado, conferindo destaque ao coronelismo e às oligarquias estaduais, bem como às alterações estruturais operadas na região nos momentos que precedem o movimento (TONON, 2002). Neste percurso, considera que a construção da EFSPRG provocou na região uma violenta crise econômica e social, o que muito contribuiu para os descontentamentos verificados entre os sertanejos. Assim, atribui uma grande relevância ao tema que me interessa, reapresentando, em vários momentos, a visão tradicional sobre o mesmo (TONON, 2002, p. 15; p. 35;p. 50/51; p. 66/67).

Utilizando o referencial teórico e metodológico da história cultural, minha própria dissertação de mestrado foi defendida junto ao Programa de Pós-Graduação em História da UFRGS em 1998, sendo mais recentemente publicada (ESPIG, 2002). Neste trabalho, meu objetivo foi analisar o surgimento e a relevância da gesta carolíngia no Contestado, elaborando um percurso que passou, obrigatoriamente, por uma análise do imaginário presente no movimento. Todavia, o interesse por aquela população estrangeira e o impacto que esta presença poderia adquirir na região já constava de minhas conclusões, onde afirmo que

> Outro dado de grande importância diz respeito à presença, no Contestado, de um contingente humano estranho à cultura local. Os trabalhadores recrutados para a construção da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande vieram de muito longe, de lugares como Pernambuco ou Rio de Janeiro. Um estudo sistemático acerca do impacto da chegada desta população ao meio-oeste catarinense talvez revelasse a existência de trocas culturais riquíssimas, inesperadas no contexto de relativo isolamento até então vigente (ESPIG, 2002, p. 223/224).

A curiosidade sobre os construtores da Estrada de Ferro teve origem no início de minhas pesquisas, ainda durante o curso de graduação em história. Em minha dissertação ainda não fui capaz de articular uma alternativa à tese tradicional, apesar das dúvidas mencionadas acima. Já naquele momento, entretanto, observei que a documentação utilizada para tratar deste tema fazia referência quase que exclusivamente ao *Relatório* do

General Setembrino. Os demais autores militares, ao menos os até então consultados, não mencionavam este problema. Fontes como os Autos de Perguntas e Inquéritos, produzidos durante a Campanha Militar, não se referiam a trabalhadores vindos de Rio de Janeiro ou Pernambuco, o que também chamou minha atenção. Os jornais pesquisados, a despeito de abrangerem datas apenas a partir de 1912, não mencionavam estes operários como fator de tensionamento social. Vi-me diante de uma dúvida que pouco a pouco foi crescendo, transformando-se em um problema de pesquisa.

Frente a tais suspeitas, reiniciei minhas pesquisas, conforme mencionei na *Introdução* deste trabalho. Neste interregno, veio a público um excelente trabalho de pesquisa, que tangenciou o tema que me interessa. Trata-se da tese de doutorado de Paulo Pinheiro Machado, intitulada *Um estudo sobre as origens sociais e a formação política das lideranças sertanejas do Contestado, 1912-1916*, defendida no final de 2001 e recentemente publicada pela Editora da Unicamp (2004). Esta obra conjuga uma excepcional pesquisa qualitativa e quantitativa de fontes a análises sofisticadas, fundamentadas em apreciações teóricas da micro-história e da história social. Seu foco de estudo é a formação social das lideranças caboclas ao longo de todo o movimento; neste percurso, atualiza antigas discussões historiográficas e propõe novas questões (MACHADO, 2004). A fim de estabelecer as origens sociais e a atividade política das diferentes lideranças do movimento, tanto as lideranças de caráter místico-religioso quanto as “de briga”, formadas no calor da guerra, o autor preocupa-se, inicialmente, com o povoamento e a organização política da região, analisando a seguir alguns aspectos institucionais. Dentre estes, confere destaque à presença das companhias estrangeiras na região, representadas sobretudo pela *Brazil Railway Company* e por sua subsidiária *Southern Brazil Lumber and Colonization*. Neste momento, Machado pontua algumas questões extremamente importantes para meu estudo.

A pesquisa de Machado estuda as lideranças do Movimento do Contestado. Entretanto, ao contrário do que informa o *Relatório* do General Setembrino, não lhe foi possível localizar, dentre os lideres, qualquer remanescente da construção da Estrada de Ferro. Com relação a este aspecto, afirma:

> É possível que o general Setembrino tenha exagerado ao referir-se ao volume da participação destes indivíduos estranhos à região na guerra sertaneja,

> a fim de justificar uma campanha tão difícil e custosa contra os "ignorantes caboclos do Contestado" (MACHADO, 2004, p. 145).

Esta é uma possibilidade muito forte, pois reproduz a representação, comum entre os militares, que atribuía aos sertanejos uma incapacidade endógena, tanto para elaborar um movimento popular próprio, a partir de uma configuração cultural particular, quanto para utilizar estratégias de defesa funcionais.

Posicionando-se de forma bastante critica, este autor questiona os dados referentes ao número de homens contratados, discutindo as cifras que Thomé arrola segundo as quais a Companhia teria contratado, inicialmente, quatro mil trabalhadores em todo o Brasil.[75] Argumenta Machado que, nesta região, existia mão-de-obra disponível suficiente para a realização dos trabalhos, não se fazendo necessária a contratação de pessoas alheias ao local (2004, p. 159/160, nota 47).[76] Tornar-se-ia, portanto, muito difícil avaliar a procedência da mão-de-obra utilizada na construção da EFSPRG. A partir de análise criteriosa da bibliografia e de fontes, este historiador acredita que os trabalhadores vindos de outras regiões não constituíram a maior parte da mão-de-obra que construiu a Estrada de Ferro:

> Sem podermos delimitar com clareza a proporção dos trabalhadores provenientes de fora, é possível inferir que os homens da região compunham a maioria dos trabalhadores. Esta suposição é razoável, uma vez que uma minoria de trabalhadores mais qualificados (estes sim, provavelmente provenientes de grandes capitais brasileiras) já vinham acompanhando a construção de trechos no Paraná e Rio Grande do Sul, e, para os serviços pesados de deslocamento de terras e fixação de trilhos havia disponibilidade de mão-de-obra na região (MACHADO, 2004, p. 144/145).

As constatações de Machado reafirmaram a direção de pesquisa que vinha tomando, demonstrando a necessidade de um aprofundamento analítico. A historiografia sobre o Contestado vem passando por um amadurecimento progressivo e, à despeito das inúmeras dificuldades apresentadas por esta temática, resolvi tomá-la como objeto de estudo para minha tese de doutorado.

---

[75] Como vimos acima, esta informação é anterior à Thomé, tendo origem na obra de Vinhas de Queiroz.

[76] Minhas próprias conclusões sobre esta questão serão apresentadas na parte 3 deste trabalho.

A atual efervescência por que passam os estudos sobre o Contestado pode ser constatada ainda por algumas dissertações de mestrado; nem todas, entretanto, incorporaram o questionamento trazido por Machado, ainda recente.

Valendo-se de referenciais teóricos próximos à história cultural, temos a interessante dissertação de Rogério Rosa Rodrigues (UFSC), cujo foco de pesquisa e análise se detém sobre a atuação militar no Contestado. Estudando a inserção do Exército nacional no combate ao movimento, Rodrigues destaca a produção memorialística dos militares envolvidos no conflito, as possibilidades e alternativas apontadas por estes para o desfecho do mesmo e a cotidianidade da guerra, tanto dos oficiais quanto dos soldados (2001). Este autor ainda reproduz a tese tradicional sobre os trabalhadores (RODRIGUES, 2001, p. 16/17). Neste mesmo ano de 2001 foi defendido o trabalho de mestrado em Literatura de Susan Aparecida de Oliveira (UFSC). A autora refletiu sobre a importância do imaginário da modernidade sobre a constituição de um campo de significações discursivas sobre o Contestado. Neste sentido, fez-se importante a referência à construção da ferrovia e à penetração de empresas capitalistas na região; entretanto Oliveira não chegou a utilizar fontes documentais sobre este tópico, reproduzindo aquela que denomino tese tradicional sobre o assunto (2001, p. 55/56; p. 58-61).

Em junho de 2002 foi defendida junto ao mestrado da UFRJ a dissertação de Tarcísio Motta de Carvalho, que revisita a questão da terra no Contestado, utilizando especialmente considerações teóricas da história social inglesa ao longo de seu trabalho (CARVALHO, 2002). Carvalho já incorpora em suas análises a tese de Machado, destacando seu questionamento sobre a informação prestada por Setembrino (2002, p. 112/113). Da mesma maneira a dissertação de Liz Andréa Dalfré, defendida em 2004 junto ao Pós-Graduação em História da UFPR, mostra-se atualizada em relação à tese de Machado, mencionando sua crítica à tese tradicional (p. 117/118). Esta historiadora estudou alguns discursos estabelecidos sobre o Contestado, analisando-os enquanto constituintes de significações referentes à nacionalidade brasileira do período, envolvidos em um esforço por pensar o Brasil. Dois grupos de memórias foram estudados pela autora: a imprensa do período, representada pelo jornal paranaense *Diário da Tarde*, e os livros de militares que participaram do conflito. O referencial teórico utilizado concentra-se sobre conceitos

relevantes da história cultural recente, tais como imaginário, representação, discurso, entre outros.

Recentemente, Fernando Tokarski publicou uma obra que segue uma metodologia diferenciada em relação àquelas que venho abordando. Em sua *Cronografia do Contestado – apontamentos históricos da região do Contestado e do Sul do Paraná* (s/d) o autor remete a datas relevantes não apenas do conflito em si, mas da própria evolução histórica da região do Contestado, abrangendo uma série de municípios dos estados de Santa Catarina e Paraná. Utilizando bibliografia e fontes primárias, Tokarski divide as informações através dos doze meses do ano. Em cada mês, arrola os dados em ordem cronológica, que abrange os primórdios da ocupação da região até períodos bastante recentes, o que a torna uma obra de consulta bastante útil para a reconstrução histórica. Parece-me, porém, que a metodologia de apresentação dos dados seria mais amigável ao leitor caso estes fossem apresentados a partir de uma ordem cronológica simples – ou seja, uma divisão por anos. Acredito que esta não foi a escolha do autor devido ao grande lapso temporal abrangido pela obra, que vai do século XVIII ao início do século XXI.

Outra importante obra foi muito recentemente lançada. Organizado pelo historiador Paulo Pinheiro Machado e por mim, o livro *A Guerra Santa revisitada: novos estudos sobre o Movimento do Contestado* contém artigos de onze pesquisadores especialistas sobre o tema ou referente a temáticas relacionadas. Seu objetivo é o de difundir as novas investigações realizadas e proporcionar novos parâmetros de debate acadêmico. Os artigos apresentam uma interessante variedade de assuntos, referindo-se a aspectos culturais, sociais, políticos e artísticos (ESPIG; MACHADO, 2008).

A bibliografia acima analisada apresenta a notável predominância de estudos cujo ponto de partida será dado a partir de um recorte amplo. Com raras exceções, as obras têm como pressuposto (via de regra, não discutido) uma visão macroanalítica em relação ao movimento e seu processo histórico.[77] Isto nos ajuda a entender por que um aspecto “pequeno”, ou poderíamos dizer, micro, como o é a participação dos trabalhadores da ferrovia no conflito do Contestado, não recebeu ainda estudos específicos. A atenção ao

[77] O fato de existirem trabalhos com recorte monográfico não os transforma automaticamente em estudos micro-históricos. Para que tal ocorra, é necessário que ao recorte sejam agregadas considerações teórico-metodológicas específicas, referentes a esta variação de escala, pois o que define a micro-história não é a temática escolhida, mas sim o tratamento analítico a ela conferido.

detalhe, porém, vêm se firmando nos trabalhos mais recentes, e será a marca registrada de minha tese. A escolha deste tema de pesquisa exige uma reflexão teórico-metodológica que modifique o próprio olhar lançado sobre o assunto. Para isso, faz-se fundamental a influência da micro-história.

2. PARA UM MICRO-TEMA, UMA MICRO-ANÁLISE: ALGUMAS POSSIBILIDADES TEÓRICAS

Não restam dúvidas sobre o elemento definidor da abordagem micro-histórica. Muito embora a redução da escala de análise tenha sido utilizada por historiadores desde antes do surgimento da micro-história italiana como corrente historiográfica, foi a partir de suas sistematizações que esta se tornou uma proposta estruturada, central para o ambiente historiográfico. A constatação da existência de diferentes escalas na composição do real é, por si só, aceita por toda a comunidade acadêmica. Todavia, a transformação desta em um princípio analítico e de composição temática foi organizado a partir das contribuições de alguns historiadores italianos.

As propostas micro-históricas desenvolveram-se durante os anos 70 do século passado, através das obras e das considerações teóricas de um grupo de historiadores italianos, entre os quais contam-se nomes como Edoardo Grendi, Giovanni Levi, Carlo Ginzburg, Carlo Poni. Claro está que o ambiente intelectual de crise dos modelos totalizantes, bem como a crítica ao pensamento moderno, influenciaram estes intelectuais em seus posicionamentos. Nos anos 80 veremos uma maior organização do grupo, que se reúne em torno da revista *Quaderni Storici*, publicada pelo *Il Molino de Bolonha*, e o surgimento da micro-história como gênero historiográfico. O nome *Microstorie* será utilizado, inicialmente, como título de uma coleção dirigida por Ginzburg e Levi e publicada pela editora *Einaudi*, de Turim, a partir de 1981. A coleção englobou obras de historiadores de nacionalidades diversas, como E. P. Thompson, Natalie Davis e Jean-Claude Schmidt, assim como alguns italianos que viriam a se tornar muito conhecidos (como Ginzburg, Levi, Pietro Redondi, dentre outros). A definição das obras a serem publicadas dava-se por suas temáticas e pelo tratamento metodológico conferido ao objeto, desde que adequados ao perfil proposto para a coleção.[78]

---

[78] De acordo com Grendi: “Trata-se em geral de trabalhos pequenos ou de tamanho médio, centrados cada um num tema particular: a biografia de uma freira ou se um jovem pintor; as transformações industriais ou as dinâmicas sócio-políticas de um vale; um caso criminal; a carreira de um exorcista; uma festa política carnavalesca etc. O que contou aqui foi o convite implícito a uma percepção mais aberta da história [...]”

O termo micro-história não é novo. Já havia sido utilizado anteriormente por alguns estudiosos, conforme lembrado por Ginzburg em artigo publicado nos *Quaderni Storici* em 1994. George Stewart, americano, utilizou esta expressão em obra de 1959; Luis González y González, mexicano, usou-a em uma monografia de 1968. Enquanto o primeiro perdeu-se em hipóteses contrafactuais referentes a seu objeto de estudo (a batalha de Gettysburg), o segundo moldou sua micro-história como sinônimo de história local (GINZBURG, 1995, p. 51/52). Nos anos 1960, um historiador local inglês, W. G. Hoskins, cogitou utilizar o mesmo termo, abandonando-o em função de sua hostilidade a fórmulas. Em sua perspectiva, o objeto de estudo da micro-história seria a comunidade (GRENDI in REVEL, 1998, p. 252). O sentido atual do vocábulo, entretanto, foi construído pelos chamados micro-historiadores italianos no transcorrer dos anos 1970 e 1980.

Em um célebre artigo publicado em 1979, intitulado *O nome e o como*, Ginzburg e Poni chamavam a atenção para o que denominavam "trocas historiográficas desequilibradas" entre a Itália e a França. Refletindo sobre as peculiaridades italianas, especialmente a riqueza de seus arquivos, elaboraram críticas à importação de teorias, sobretudo àquelas referentes a história quantitativa ou serial, apresentando os "outros temas e outros tipos de investigação" que surgiam então (in GINZBURG, 1991a, p. 172).[79] Esta preocupação encontra-se na base do surgimento da micro-história italiana, relacionada a uma crítica que já se estendia aos domínios da historiografia francesa descendente dos Annales. Neste momento, a terceira geração começava a dar sinais de desgaste progressivamente mais insistentes. A chamada fragmentação (de temas, objetos e abordagens) surgida com a Nova História, o uso do "serial no terceiro nível" e do conceito de mentalidades, a abertura a disciplinas e a incorporação de autores que questionavam a própria possibilidade de conhecimento do saber histórico foram pontos de tensão revelados aos poucos nas críticas a esta corrente.[80]

(GRENDI in REVEL, 1998, p. 260). Vainfas (2002, p. 71) menciona em um quadro as quinze obras publicadas entre os anos de 1981 e 1988, destacando-se a variedade de temas e de autores.

[79] Destaque-se que críticas a este "desequilíbrio" também podem ser encontradas em historiadores de outras nacionalidades, tais como o inglês E. P. Thompson (2001, p. 155/156) e a brasileira Emília Viotti da Costa (1994, p. 23).

[80] Sobre a terceira geração dos Annales e as críticas a ela relacionadas, consultar, entre outros, Burke (1991) e Reis (2000). Para a opinião de Ginzburg sobre o declínio do que denomina paradigma braudeliano e sobre os problemas teóricos suscitados pela *nouvelle histoire* observar seu artigo *Microhistoria: dos o tres cosas que sé de ella* (1995). Para um breve retrospecto sobre a história social francesa, seus problemas e as criticas enfrentadas, conferir Revel (1997).

Segundo Grendi, a proposição micro-histórica encontrou seu lugar em uma evolução mais ampla da historiografia européia, representada sobretudo pela historiografia francesa. Para este autor, é impossível relacionar o rótulo micro-história com uma escola, pois lhe falta unidade e pontos de acordo. A despeito disso, porém, os micro-historiadores formaram uma espécie de "escuderia", visto que precisavam posicionar-se frente às resistências da historiografia tradicional (GRENDI in REVEL, 1998, p. 252). A ortodoxia presente no ambiente historiográfico italiano fechava esta disciplina à influência das ciências sociais; já a microanálise representou "[...] uma espécie de 'via-italiana' para uma história social mais elaborada" (GRENDI in REVEL, 1998, p. 258). Destaque-se ainda a heterogeneidade do grupo dos micro-historiadores, tanto no que tange às temáticas estudadas quanto aos métodos utilizados, e também sua informalidade, ambas atestadas por Grendi.

Levi menciona a existência de uma "crise" no ambiente historiográfico, considerando a micro-história uma das respostas possíveis. O autor destaca que

> [...] a micro-história possuía uma posição muito específica dentro da chamada nova história. Não era simplesmente uma questão de corrigir aqueles aspectos da historiografia acadêmica que pareciam não mais funcionar. Era mais importante refutar o relativismo, o irracionalismo, e a redução do trabalho do historiador a uma atividade puramente retórica que interpreta os textos e não os próprios acontecimentos (LEVI, 1992, p. 136).

Jacques Revel, comentarista atento da micro-história, considera que esta possui "valor de sintoma historiográfico", pois surge como reação frente ao estado da história social, sobretudo aquela dos Annales (1998, p. 16).[81] Relacionando a história social *annaliste* à história quantitativa, Revel destaca três mudanças trazidas por esta última e que atualmente merecem discussão (REVEL in LEVI, 2000, p. 09-12). Primeiramente, a capacidade de mensurar os fenômenos sociais a partir de indicadores simples ou simplificados. Tais índices revelariam tão somente uma realidade constante e restrita. Outro efeito do quantitativo é a composição de uma história que se desvia do único para deter-se apenas nas regularidades e leis do social. Neste sentido, alguns objetos de estudo seriam

[81] Outros comentaristas também relacionam o surgimento da micro-história à superação de dilemas próprios à história estrutural e à história serial, bem como às mudanças ocorridas no ambiente historiográfico. Vide, por exemplo, Chartier (1994, p. 102) e Boutier e Julia (1998, p. 48).

esquecidos, e a mudança, minorada frente aos sistemas e estabilidades.[82] Finalmente, a constatação de que só existe objeto de pesquisa construído a partir de uma hipótese dada e submetida a experimentação foi progressivamente atropelada pela transformação dos objetos em "coisas". Seu caráter experimental teria sido esquecido, dedicando-se o pesquisador ao acúmulo de dados de acordo com categorias não criticadas. A micro-história veio refletir criticamente sobre estes problemas da história quantitativa, propondo alternativas baseadas na prática historiográfica.

Relacionada, portanto, a uma situação de crise, ou mesmo de saturação dos modelos teóricos anteriores, a micro-história apresentou propostas teóricas e metodológicas, senão novas, ao menos inovadoras. Ela agrega influências variadas e propõe, ao lado de novos questionamentos, algumas questões semelhantes ao restante do ambiente historiográfico atual, fazendo com que parte das problemáticas teóricas evidenciadas não seja uma marca apenas sua, mas características gerais da historiografia. Nesta categoria, gostaria de destacar tópicos como a utilização da narrativa, as parcerias com a antropologia (ou alguns de seus formatos teóricos) e o retorno do evento, que a aproximam da terceira geração dos Annales (BURKE, 1991, p. 79 e segs; REIS, 2000, p. 112 e segs). Por outro lado, temos a valorização de uma compreensão classista da sociedade (GINZBURG, 1987, p. 31) e a contribuição da noção thompsiana de "história desde baixo", ambas relacionadas à história social de base inglesa (que por sua vez também se encontra aberta ao uso da antropologia). Muitas das contribuições da micro-história, portanto, assentam-se sobre conceitos e noções presentes em outras correntes historiográficas, ou em críticas a elementos precisos destas correntes, que a levam a reelaborações teórico-metodológicas. Aberta a influências, porém, a micro-história as observa de forma crítica e independente, valorizando, como veremos, o "fazer historiográfico", a prática mesma de pesquisa – ou seja, a metodologia. Sua autonomia frente aos tradicionais "grandes centros" historiográficos gradualmente foi sendo reconhecida em outros locais.

No caso da historiografia brasileira, a micro-história ainda não ocupou grande espaço. Os motivos para esta fraca utilização, acredita Vainfas, podem ser encontrados na confusão estabelecida nos debates teóricos ocorridos em nosso país nos anos 80. Como a

---

[82] Sobre as dificuldades da tradição dos Annales em lidar com a mudança, ver ainda o artigo *A história e a longa duração*, de Michel Vovelle na obra organizada por Le Goff (1998).

recepção de diferentes linhas teóricas européias ocorreu de forma concomitante, a micro-história foi

> Mal diferenciada da história cultural, na melhor das hipóteses freqüentemente confundida com a história das mentalidades, com história do cotidiano. Por vezes tomada como a expressão típica de uma história antropológica exclusivamente descritiva ou como o exemplo maior de uma história que renunciou a seu estatuto de conhecimento científico, invadindo o território da literatura e rompendo de vez as fronteiras que mantinha com a narrativa tradicional (VAINFAS, 2002, p. 10).

Enfrentando ainda a oposição da tradição intelectual marxista, então bastante forte na pesquisa universitária brasileira, a micro-história viu-se presa de uma série de preconceitos e associada diretamente à Nova História francesa. Isto pode ser notado em uma entrevista, realizada pelo historiador Renato Pinto Venâncio em outubro de 1989. Ao ver-se inquirido sobre o significado do termo micro-história, Ginzburg pergunta qual a noção que se encontra no debate brasileiro. Venâncio afirma que “[...] na maioria das vezes, é entendida como a valorização de determinadas temáticas: a sexualidade ou [...] a feitiçaria” (1990, p. 2). Considerando tal concepção “Um absurdo!”, o pesquisador italiano passa a expor sua abordagem referente ao tema, criticando uma associação simplista entre a micro-história e a história das mentalidades francesa.[83]

Tal situação, entretanto, foi sendo contornada ao longo dos anos 90, quando foram traduzidas para o português uma série de obras relacionadas à micro-história italiana. Mesmo assim, poucas são as obras de pesquisa histórica brasileira que poderiam ser incluídas neste gênero, sendo que algumas delas realizaram exercícios microanalíticos mesmo sem ser esta sua intenção declarada.[84] Nos programas de Pós-Graduação em História, observamos ainda uma tímida utilização dos referenciais micro-históricos. Mais freqüente parece ser o uso concomitante de alguns autores, classificados como micro-historiadores (com grande destaque para as obras de Ginzburg), conjuntamente com outras linhas teóricas, sobretudo a história cultural recente. Esta forma de utilização não permite

[83] A obra de Vainfas detém-se longamente no trabalho de estabelecer distinções teóricas entre a tradição das mentalidades e as propostas da micro-história (2002). Não julgo necessário insistir neste problema.

[84] Vainfas considera, por exemplo, que Laura de Mello e Souza, em *O diabo e a terra de Santa Cruz* fez micro-história sem querer, como a própria autora admitiu (2002, p. 162). Dentre as obras decididamente microanalíticas, destaca-se o trabalho de Plínio Freire Gomes (1997*), Um herege vai ao paraíso: cosmologia de um ex-colono condenado pela Inquisição* (1680-1744), cujo tema, referências teóricas e estrutura narrativa não deixam dúvidas quanto a sua filiação.

que afirmemos um domínio da micro-história nas pesquisas acadêmicas, mas sim um uso fragmentado de idéias ou conceitos teóricos específicos (como o de circularidade cultural, ou o paradigma indiciário, no caso de Ginzburg).

Já os estudos sobre o Contestado carecem quase que completamente de trabalhos sob esta perspectiva teórica. Apenas Machado (2004) declara-se sob a influência micro-histórica, utilizando-a de forma complementar à história social de origem inglesa. Acredito que isto se deva, por um lado, à fraca preocupação teórica de uma certa linha de publicações (conforme discutido acima), e por outro à amplitude do tema Contestado, que envolve em sua análise uma série muito vasta de fatores, conduzindo os historiadores, freqüentemente, a uma visão apenas estrutural do conflito. Entretanto, a crescente preocupação com os agentes históricos (presente nas pesquisas recentes de Machado, Rodrigues e na minha própria) é um fator que abre espaço para as apreciações teóricas micro-analíticas, preocupadas com o sujeito, seja individual ou coletivo. Além disso, o desenvolvimento qualitativo das investigações históricas vem direcionando os pesquisadores, sobretudo os acadêmicos, para trabalhos cada vez mais recortados, mais específicos e detalhados, para os quais o levantamento empírico se constrói de forma minuciosa. Neste sentido, me parece que os pressupostos teóricos micro-históricos muito terão a dizer à futura historiografia sobre o Contestado.

Para esclarecer melhor minhas afirmativas, quero destacar algumas das questões teóricas mais importantes da micro-história. Importa-me ainda refletir sobre a forma pela qual estas apreciações poderão contribuir para minha pesquisa, justificando, portanto, sua escolha como fundamento teórico e metodológico desta tese.

Algumas características distinguem as obras de micro-história de outros tipos de construção histórica. É muito interessante observar que o “lançamento” da micro-história enquanto gênero historiográfico não se deu através de manifestos, nem instituiu porta-vozes que falassem pelo grupo. A própria noção de “grupo” foi questionada pelos micro-historiadores. Estes, através da elaboração de textos teóricos e de sua prática investigativa, começaram a difundir questões fundamentais do trabalho de pesquisa. Vários dos textos considerados fundantes para a corrente, assinados por Grendi, Levi, Ginzburg e outros, foram publicados na revista italiana *Quaderni Storici* ao longo dos anos 70 e início dos 80.

Podemos partir da definição de micro-história dos micro-historiadores e de seus analistas para observar seus aspectos mais relevantes.

Edoardo Grendi sublinha o caráter prático da micro-história e sua atenção teórica forte, que se opõe ao que chama de "concepção retórica" existente na historiografia italiana, ancorada no idealismo e na história-síntese. Segundo este importante historiador,

> O novo "estilo" encarnou-se na proposição de uma escala de análise – "micro", ou seja, muito ampliada -, que, enquanto tal e de modo quase provocador, ratificava a dissolução da história-síntese e causava ao mesmo tempo uma espécie de escândalo na corporação (GRENDI in REVEL, 1998, p. 251-252).

Grendi valoriza ainda as condições teóricas dos procedimentos de pesquisa e as técnicas utilizadas ao longo das investigações, que teriam naturalmente levado a micro-história a "[...] toda uma dialética de empréstimos e de trocas recíprocas [...]" com a antropologia social e com outros paradigmas historiográficos (in REVEL, 1998, p. 259).

A relação com a escala surge ainda na definição de Ginzburg que, juntamente com Poni, define a micro-história como "bifronte":

> Por um lado, movendo-se numa escala reduzida, permite em muitos casos uma reconstituição do vivido impensável noutros tipos de historiografia. Por outro lado, propõe-se indagar as estruturas invisíveis dentro das quais aquele vivido se articula. [...] Por isso propomos definir a micro-história, e a história em geral, *ciência do vivido*: uma definição que procura compreender as razões tanto dos adeptos como dos adversários da integração da história nas ciências sociais – e assim irá desagradar a ambos (in GINZBURG, 1991a, p. 177/178).

Em ocasião posterior, Ginzburg procurou esclarecer outras questões metodológicas:

> A micro-história, no meu modo de ver, não está ligada à especificidade do objeto, mas sim à preocupação analítica, além de voltar-se para temáticas que não são centrais entre os historiadores ou então abordar de forma inovadora temas clássicos do debate historiográfico. [...] a micro-história implica em uma abordagem ao mesmo tempo analítica, centrada em um tema específico, não necessariamente marginal e voltada para discussões teóricas. [...] a micro-história não é um método rígido, mas sim uma perspectiva. Na verdade, uma discussão a respeito da noção de micro-história não tem muito sentido, pois trata-se de mais uma etiqueta (GINZBURG, 1990, p. 2/3).[85]

---

[85] Esta concepção de Ginzburg parece contrastar com a de Vainfas, pois este autor confere, ao longo de todo o seu livro, uma importância muito grande aos "agentes anônimos da realidade histórica", que estariam no centro de sua noção de micro-história (2002). Neste sentido, a micro-história se definiria pelas temáticas.

Destas colocações, podemos extrair algumas questões fundamentais para o entendimento da micro-história, especialmente a redução da escala de análise (categoria chave para sua definição), a profundidade analítica daí decorrente e a valorização de discussões teóricas. A preocupação em que o termo transforme-se apenas em uma "etiqueta" surge também em outro momento:

> Não me interesso por rótulos, nem pelo de micro-história, pois facilmente podem se tornar *slogans*. Também me é irrelevante o título que me dão: historiador das mentalidades ou micro-historiador (GINZBURG in PALLARES-BURKE, 2000, p. 295).[86]

Acerca da flexibilidade metodológica referida por Ginzburg, observemos ainda a opinião enunciada por Levi. Para ele, o debate sobre micro-história não tem sido baseado em textos ou manifestos teóricos, pois

> A micro-história é essencialmente uma prática historiográfica em que suas referências teóricas são variadas e, em certo sentido, ecléticas. O método está de fato relacionado em primeiro lugar, e antes de mais nada, aos procedimentos reais detalhados que constituem o trabalho do historiador e, assim, a micro-história não pode ser definida em relação às microdimensões de seu objeto de estudo (LEVI in BURKE, 1992, p. 133).[87]

Chegamos, portanto, a alguns elementos fundamentais para o entendimento das propostas micro-histórias. A importância conferida ao método e à prática, bem como a

---

[86] Na verdade, o único rótulo não tolerado por Ginzburg será o de "pós-moderno". Uma marca de quase todos os micro-historiadores será a ojeriza pelo paradigma pós-moderno, visto como "irracionalista" ou "relativista". Em linhas gerais, o que se critica é o que Grendi caracterizou como "[...] apreensão da fonte como 'texto' e a percepção da realidade histórica como ilusão" (GRENDI in REVEL, 1998, p. 261). Para esta postura crítica, vide ainda Ginzburg (in PALLARES-BURKE, 2000, p. 298; 1995, p. 66/67); Levi (in BURKE, 1992, p. 135). Já Davis não considera o pós-modernismo como uma categoria útil para classificar seu *O retorno de Martin Guerre* ou então *O queijo e os vermes*, de Ginzburg, muito comumente associados a esta linha (in PALLARES-BURKE, 2000, p. 105/106). Curiosamente, Revel relaciona o sucesso alcançado pela micro-história como "fenômeno de moda" às fórmulas fáceis trazidas pela "vaga pós-moderna" (REVEL, 1997, p. 23).

[87] A questão metodológica também foi destacada por Revel, para quem a micro-história "[...] não constitui um corpo de proposições unificadas, nem uma escola, menos ainda uma disciplina autônoma, como muitas vezes se quis crer. Ela é inseparável de uma prática de historiadores, dos obstáculos e das incertezas enfrentados ao longo de caminhos aliás muito diversos, em suma, de uma experiência de pesquisa. Esse primado da prática está provavelmente ligado às preferências instintivas de uma disciplina que de modo geral desconfia das formulações gerais e de abstração" (REVEL, 1998, p. 16).

flexibilidade analítica, são contribuições que considero muito relevantes para meu estudo. Por tratar-se de uma problemática de dimensões restritas, minha pesquisa sobre os turmeiros da EFSPRG na região do Contestado fez necessária uma ampla coleta de fontes, que abrangeu não apenas a documentação já utilizada por outros pesquisadores sobre o movimento, mas também aquela referente à própria ferrovia. Neste ponto, minha preocupação quanto à ampliação do volume documental soma-se à uma preocupação metodológica, de tratamento das fontes, na qual uma análise mais aberta da evidência prepondera sobre a construções teóricas prévias. Ou seja, a noção de "rigor flexível" (GINZBURG, 1989, p. 178/179), atenta à dialética entre teoria e documentação, será um de meus horizontes de análise. Do contrário, seria impossível elaborar a critica à historiografia, pois deverei rejeitar alguns dos conhecimentos pré-existentes a fim de suplantá-los.

Outra questão que considero fundamental em minha pesquisa é a variação da escala de análise, princípio fundamental da micro-história. Vejamos um pouco mais detidamente este aspecto.

No modelo mais comumente utilizado pela historiografia em geral e também pela historiografia específica sobre o Contestado as temáticas estudadas são diretamente relacionadas ao todo, servindo a história geral como referência básica. A variedade de causas, conseqüências e detalhes envolvidos no estudo desde conflito vem favorecendo a construção de um olhar generalista. Mesmo os recortes ditos monográficos mantêm sua preocupação com o todo a partir de uma visão tradicional de contexto (sobre a qual tratarei mais abaixo).

Já a abordagem micro-histórica é diferente em suas intenções e procedimentos.

> Ela afirma em princípio que a escolha de uma escala particular de observação produz efeitos de conhecimento, e pode ser posta a serviço de estratégias de conhecimento. Variar a objetiva não significa apenas aumentar (ou diminuir) o tamanho do objeto no visor, significa modificar sua forma e sua trama (REVEL, 1998, p. 20).[88]

---

[88] Sobre a opinião de Revel sobre a variação de escala da micro-história, conferir ainda seu artigo *Un vent d'Italie : l'émergence de la micro-histoire* (1997, p. 26/27).

Desta maneira, será a virtualidade explicativa proporcionada pela redução da escala de análise que justificará sua utilização pela história, e não uma mera sedução por objetos pequenos, curiosos e pouco relevantes, como alguns de seus críticos vieram a afirmar. De forma bastante elucidativa, Ginzburg relaciona a redução da escala ao seu estudo *O queijo e os vermes*:

> Reducir la escala de observación quería decir transformar en un libro lo que, para otro estudioso, *habría podido ser una simple nota a pie de página* en una hipotética monografia sobre la Reforma protestante en Friuli (GINZBURG, 1995, p. 60). [grifo meu]

Esta citação de Ginzburg veio dizer-me algo que já sentia em relação ao meu tema. Trata-se de um aspecto mencionado por todos os autores que escreveram sobre o Contestado. Entretanto, ao observarmos a atenção e a profundidade analítica dedicados aos operários, vimos que, via de regra, não ultrapassam mais do que algumas poucas linhas, quase um pé de página, e que reproduzem acriticamente informações anteriores. Porém considera-se que estes personagens tiveram atuação importante no conflito, apontando-se sua presença na região como uma das “causas” do mesmo. Proponho desenvolver aqui a superação deste “pé de página”, pois quero demonstrar a relevância destes atores sociais, objetivo tangível através da alteração da escala de análise.

A variação de escala de análise nos aproxima de uma forma de composição sobre o real que enuncia uma representação. Assim como um mapa de um território não é o território mesmo, também a obra de história não será a história mesma. Neste sentido, sempre que nos remetemos ao real e buscamos apreendê-lo, só poderemos fazê-lo através da escolha de uma escala (LEPETIT in REVEL, 1998, p. 94).

Tradicionalmente, a escala da história era vista como única, referente à história geral, e mesmo os trabalhos que fugiam deste modelo não se preocupavam em refletir sobre os efeitos analíticos de sua escolha. Porém aos poucos um novo modelo gestou-se. Autores como Giovanni Levi traçaram um caminho de progressivo refinamento de sua metodologia de trabalho. A transição completa para a metodologia micro-histórica mostrar-se-á em sua plenitude quando da publicação daquela que é considerada sua maior obra. Refiro-me ao

livro *Herança Imaterial*, publicado originalmente na coleção *Microstorie*, n. 10, no ano de 1985.[89]

A variação de escala de observação foi discutida por Levi em um importante artigo em que faz uma retomada dos princípios teóricos da micro-história. Segundo ele, a prática micro-histórica está baseada na redução da escala, em uma análise microscópica e em um uso intensivo do material documental (LEVI in BURKE, 1992, p. 136), sendo que o procedimento de redução da escala poderá ser utilizado independentemente das dimensões do objeto. Ou seja, o que qualifica a micro-história não é, como muitos imaginam de início, apenas o recorte aplicado ao tema, mas sim a profundidade da análise a ele dedicado. Indo além, o autor considera que

> [...] deveríamos discutir o problema da escala, não só como aquele da escala da realidade observada, mas também como uma questão de uma escala variável de observação para propósitos experimentais (LEVI in BURKE, 1992, p. 139).

Mais adiante, volta a insistir neste aspecto: “[...] o problema real está na decisão de reduzir a escala de observação para propósitos experimentais” (LEVI in BURKE, 1992, p. 139).

Levi acredita que as observações microscópicas terão a capacidade de revelar fatores de outra maneira não observáveis, tais como a discussão sobre o comércio da terra e a formação do capitalismo que elaborou em seu livro *Herança Imaterial*. No caso estudado, não havia sido dada importância para o fato de que o preço da terra era muito variável. Ao reduzir a escala de observação, Levi observou que o preço variava de acordo com o relacionamento de parentesco entre as partes contratuais. Isto mostrava o mercado de forma mais complexa do era visto de início, enfatizando a grande importância dos relacionamentos sociais e pessoais. Conclui-se, portanto, que

> Os fenômenos previamente considerados como bastante descritivos e compreendidos assumem significados completamente novos, quando se altera a escala de observação (LEVI in BURKE, 1992, p. 141).

---

[89] Para análises sobre esta obra, consultar Espada Lima (2006), Vainfas (2002), e, é claro, o excelente prefácio feito por Revel para a edição francesa, publicada em 1989, denominada *A história ao rés-do-chão* (in LEVI, 2000).

A mudança da escala de observação e a profundidade analítica a ela associada encontram-se tanto em minha proposta quanto em minha intenção de aproximação ao tema. A atenção ao detalhe e a variação da objetiva serão parte do método que poderá proporcionar o desvendar do objeto. Este não recebeu ainda a atenção merecida, como demonstra a argumentação em torno da memorialística militar e da historiografia sobre o Contestado. Embora a documentação seja esparsa e inclusive rara para este tema, a atenção ao detalhe e a observação de pistas e indícios variados conduzem a uma visão inovadora do fenômeno.

A relação entre esta história reduzida, mínima e detalhada e a história geral ou generalista também é um problema enfrentado por vários de seus autores e comentaristas. Embora não restem dúvidas sobre o relacionamento entre a micro e a macro-história, este não será de mera complementaridade, mas terá o objetivo de desvendar realidades distintas que, mesmo não autônomas entre si, possuem particularidades.[90] A micro-história não promove um rompimento com a macro história, mas sim com alguns dos hábitos adquiridos por esta, criticando e revendo os instrumentos tradicionais da análise sócio-histórica (REVEL, 1998, p. 20). Este conflito é revelado por Levi, quando afirma:

> A consideração da pequena escala se propõe portanto como um modo de colher o *funcionamento real dos mecanismos que em um nível 'macro' deixam coisas demais por explicar*. E a insuficiência das explicações podem ser verificadas nos debates sem saída nos quais continuamente nos metemos: o consenso popular ao fascismo; uma classe operária que absorveu a cultura da burguesia vitoriana; um mundo camponês arcaico que deve desaparecer de frente ao progresso, e assim por diante. *A escala aqui está evidentemente errada,* porque não pode dar respostas enquanto não desce até uma situação concreta, talvez não generalizável, mas que ainda assim permite a elaboração de um instrumental conceitual menos rústico do que aquele construído a partir de agregados excessivamente indefinidos (LEVI apud ESPADA LIMA, 2006, p. 260). [grifos meus]

O tema que venho analisando vem padecendo disto que Levi denominou "escala errada": ao ser tratado como complemento a um conjunto de causas estruturais para a

---

[90] Os micro-historiadores não estabelecem uma "superioridade" da micro-história sobre a macro explicação, que também é vista como necessária (DAVIS in PALLARES-BURKE, 2000, p. 106; GINZBURG in PALLARES-BURKE, 2000, p. 288). O único critério de avaliação sobre uma variação de escala deverá ser sua capacidade em proporcionar um ganho de conhecimento em relação a determinado objeto (LEPETIT in REVEL, 1998, p. 100). Neste sentido, tanto a micro quanto a macro história não se justificam por si, mas devem ser analisadas no âmbito da investigação elaborada.

ocorrência de um movimento social, não recebeu uma atenção específica e particular. Jamais foi tratado como um tema em si. Utilizando a micro-análise, espero conseguir alcançar os elementos que o olhar "macro" não permitia desvendar.

No trabalho de Levi, esta utilização da redução da escala será relacionada a outra característica marcante de seu trabalho: a valorização da ação individual e das relações sociais e humanas no interior de uma comunidade. Henrique Espada Lima acredita que

> [...] se encontra de fato aqui a compreensão da proposta de Levi: a ênfase na redução da escala de análise – elemento central da micro-história – fazia sentido antes de tudo como uma afirmação da ação individual e as relações interpessoais como a dimensão geradora da mudança social (ESPADA LIMA, 2006, p. 275).

Ginzburg e Poni, ao elaborarem a crítica à história quantitativa, já haviam sublinhado os perigos da generalização homogeneizante destas investigações, que deixariam de lado "a vida real", obscurecida por uma história social "desprovida de carne e de sangue" (in GINZBURG, 1991a, p. 171). As pesquisas estariam então se deslocando para uma "[...] análise extremamente próxima de fenómenos circunscritos (uma comunidade aldeã, um grupo de famílias, mesmo um indivíduo) [...]" (in GINZBURG, 1991a, p. 172). A proposta metodológica embutida no artigo citado envolve justamente uma estratégia voltada para o indivíduo: a investigação micronominal, ou seja, o uso do nome como fio condutor para as pesquisas históricas (PONI; GINZBURG in GINZBURG, 1991a). Embora o trajeto seja incerto e trabalhoso, se bem sucedido, poderá revelar não apenas a história individual, mas também a rede de relações sociais nas quais o agente encontrava-se imerso.

Ao centrar seu estudo nas identidades sociais e nas redes de relações envolvidas, a micro-história opera novamente a redução da escala, objetivando demonstrar não apenas os comportamentos e as estratégias utilizadas pelos atores, mas também o jogo de possibilidades no qual se encontravam envolvidos. As próprias características "objetivas" da população estudada deverão ser tratadas como "[...] recursos diferenciais cuja importância e cuja significação devem ser avaliadas nos usos sociais de que são objeto" (REVEL, 1998, p. 26). Estará em jogo não apenas o acontecido, mas também as possibilidades de destinos dos atores:

> Levando em conta em suas análises uma pluralidade de destinos particulares, eles [os micro-historiadores] procuram reconstituir um espaço dos possíveis – em função de recursos próprios de cada indivíduo ou de cada grupo no interior de uma configuração dada (REVEL, 1998, p. 26).

As diferentes experiências, ocorridas em contextos variados, assumirão inteligibilidade dentro dos estudos de caso. O indivíduo é visto, portanto, em um entrecruzamento de contextos (afetivos, laborais, civis, etc.) e desempenhando uma multiplicidade de papéis, que não serão hierarquizados (VAINFAS, 2002, p. 119-120).

Tal investigação, como facilmente se pode perceber, envolve uma forte pesquisa empírica que possibilita o desvendar detalhista das características mais miúdas do devir histórico. Neste sentido, acrescenta Alban Bensa,

> A pesquisa e a análise microssociológicas desembaraçam os fios de uma empiria que é tanto mais densa quanto mais minuciosa é a observação. Os efeitos de sentido são então relacionados às ligações que as pessoas estabelecem por si sós entre todos os acontecimentos, pequenos ou grandes, passados e presentes, que advêm (BENSA in REVEL, 1998, p. 71).

Mencione-se, neste ponto, uma certa influência da história social britânica sobre a micro-história italiana.[91] O destaque conferido pelas temáticas micro-históricas ao indivíduo ou ao grupo de indivíduos relaciona-se à noção de história desde baixo, muito preciosa à historiografia neo-marxista inglesa. Desenvolvida inicialmente por E. P. Thompson, em artigo publicado em 1966, a história vista de baixo, ou *history from bellow*, passou a designar uma visão particular sobre a perspectiva de investigação histórica, que deveria passar a integrar a história da “gente comum”, no dizer de Thompson, até então

---

[91] O grau de relacionamento entre a micro-história e a história social britânica é aspecto um tanto controverso entre os analistas e mesmo entre os praticantes da micro-história. Levi menciona que os micro-historiadores tinham em geral suas raízes no marxismo (in BURKE, 1992, p. 135), enquanto Revel não trata diretamente deste problema mas acentua a relação da micro-história italiana com a história social francesa (1998, p. 17). Já Vainfas acredita que Levi “exagera ao sublinhar o *background* marxista” da micro-história (2002, p. 69), enquanto Pesavento registra a influência tanto da história social francesa quanto dos neo-marxistas ingleses (in GUAZELLI, 2000, p. 213). Grendi teve uma bolsa de estudos na Inglaterra, no final dos anos 1950, sendo bastante marcado pela historiografia social. Seus interesses principais referiam-se ao movimento operário, o que o aproximou da história desde baixo. Entretanto, manteve sempre uma postura muito crítica em relação ao marxismo (ESPADA LIMA, 2006, p. 163 e segs.). Davis afirma que nunca foi marxista, mas considera Marx e as questões suscitadas pelos “pós-marxistas” muito “interessantes e estimulantes” (in PALLARES-BURKE, 2000, p. 92); Ginzburg afirma-se “grandemente marcado” por Marx, apesar de não se declarar marxista por julgar-se “muito ignorante sobre sua obra” e por não desejar se envolver em debates com a esquerda sobre o marxismo (in PALLARES-BURKE, 2000, p. 301).

vista apenas como "um dos problemas com que o governo tem que lidar" (THOMPSON, 2001, p. 185). Incorporada por inúmeros historiadores, não somente marxistas, esta noção veio ampliar os limites da disciplina e explorar as experiências de indivíduos até então ignorados ou apenas mencionados de passagem (SHARPE in BURKE, 1992, p. 41). Conforme destaca um analista da historiografia britânica, a história desde baixo é

> [...] opuesta a la historia escrita desde la perspectiva de las classes dirigentes o de élite – que tradicionalmente ha caracterizado los estudios históricos – los historiadores marxistas britanicos (en particular Hilton, Hill, Hobsbawm y Thompson) han hecho hincapié en las experiencias, acciones y luchas historicas de las "classes bajas", recuperando el pasado que fue *hecho* por ellas pero no *escrito* por ellas [...] (KAYE, 1989, p. 7).[92]

A influência da historiografia inglesa pode ser sentida na perspectiva de vários micro-historiadores. O crédito conferido à obra de Thompson, neste sentido, é bastante visível, tanto na obra de Ginzburg (GINZBURG; PONI in GINZBURG, 1991a, p. 176) quanto na de Levi (ESPADA LIMA, 2006, p. 251 e segs.). Estas correntes aproximam-se ainda no que se refere à pesquisa empírica:

> Eis uma preocupação fortíssima [a reconstrução de uma história vista de baixo], quer da historiografia britânica, em uma perspectiva talvez mais sociológica, sem deixar de ser antropológica, quer da italiana, inicialmente preocupada com o estudo de casos individuais – ambas, porém, decididas a debulhar as potencialidades da pesquisa em arquivo, levando-a às últimas conseqüências (VAINFAS, 2002, p. 114-115).

Ambas as questões se mostram relevantes para a elaboração deste trabalho. Há uma grande dificuldade em localizar os trabalhadores da EFSPRG na documentação existente, tanto aquela que se refere ao Contestado quanto aquela que alude aos trabalhos de construção da ferrovia. À sua desvalorização enquanto sujeitos segue-se uma valorização dos agentes vistos *de cima*, isto é, é freqüente a afirmação que relaciona a construção da estrada tão-somente aos engenheiros encarregados. Tal distorção torna imprecisa esta história, relega parte da sociedade a um limbo a-histórico e esquece a história feita "de carne e de sangue".

---

[92] Não insistirei aqui na discussão de aspectos teóricos da história desde baixo. Para tanto, consultar o artigo de Hebe Castro sobre *História Social* (in CARDOSO; VAINFAS, 1997); a discussão sobre *A história vista de baixo*, de Jim Sharpe (in BURKE, 1992); a obra de Harvey Kaye, sobre a historiografia britânica (1989), o artigo de Eric Hobsbawn presente em *Sobre a história* (1998) e, é claro, o próprio artigo de Thompson *A história vista de baixo* (2001).

Os teóricos da micro-história e seus comentaristas também mencionam a importância de uma reelaboração acerca da própria noção de contexto e de tempo histórico. Vejamos a importância destes fatores.

Levi menciona a existência de algumas noções de contexto convencionais. Para a teoria funcionalista, o contexto deve ser focalizado a fim de que se explique o comportamento social. Mais importante que as causas do comportamento é a normalização de uma forma de comportamento em um sistema coerente, que explica suas funções. Já os micro-historiadores não se concentram na coerência social, mas, ao contrário disso,

> [...] nas contradições dos sistemas normativos e por isso na fragmentação, nas contradições e na pluralidade dos pontos de vista que tornam todos os sistemas fluidos e abertos (LEVI in BURKE, 1992, p. 154-155).

Uma interpretação funcionalista poderia mostrar um contexto como um todo coerente e homogêneo, enquanto a micro-história busca revelar as "complexas inconsistências de todos os sistemas", mostrando as incoerências ocultas de um sistema que parecia unificado. Segundo Levi,

> A redução da escala é uma operação experimental justamente devido a esse fato, porque ele presume que as delineações do contexto e sua coerência são aparentes, e revela aquelas contradições que só aparecem, quando a escala de referência é alterada (LEVI in BURKE, 1992, p. 155).

Neste mesmo sentido, Revel sublinha que a postura anti-funcionalista defendida pela micro-história irá levar em conta uma "pluralidade de destinos particulares", tentando "reconstituir um espaço dos possíveis" ao relacionar o indivíduo ou grupo com a configuração social na qual está inserido (REVEL, 1998, p. 26).

Outra teoria tradicional de contexto, segundo Levi, seria a dos contextualistas ingleses, que relaciona o contexto às linguagens disponíveis. O contexto seria ditado pela linguagem enunciada por um grupo determinado de pessoas em uma dada situação. Porém a perspectiva da micro-história é diversa, já que

> [...] importância fundamental é dada às atividades, às formas de comportamento e às instituições que proporcionam o arcabouço dentro do qual os idiomas podem ser adequadamente entendidos [...] (LEVI in BURKE, 1992, p. 156).

A terceira teoria de contexto apontada por Levi é o da história comparativa, em que se buscam as similaridades (entre acontecimentos ou conceitos) baseadas em analogias entre séries separadas no tempo ou no espaço (LEVI in BURKE, 1992, p. 157). Porém a micro-história vem mostrando que as similaridades podem estar baseadas em sistemas de relacionamentos, e não na semelhança da posição social.

Revel também destaca a redefinição da noção de contexto operada pela micro-história, considerando que seu uso pela história teria sido "cômodo e preguiçoso". Considera três usos principais da noção tradicional de contexto: o uso retórico (no qual o contexto é apresentado no início do texto, produzindo um efeito de realidade sobre o objeto); o uso argumentativo (que apresenta as condições gerais de uma realidade particular, mesmo que não se vá além de uma exposição de dois níveis de observação) e o uso interpretativo, que é mais raro (neste, extraem-se do contexto as razões que permitem explicar situações particulares) (REVEL, 1998, p. 27). Tais respostas não têm se mostrado satisfatórias, motivo pelo qual a historiografia vem tentando reformular, de diferentes maneiras, as articulações do texto com o contexto. Vem daí a inovação trazida pelos micro-historiadores:

> A originalidade da micro-história parece estar em recusar a evidência que subtende todos os usos que acabamos de citar: a saber, que existiria um contexto unificado, homogêneo, dentro do qual e em função do qual os atores determinariam suas escolhas. [...] O que é proposto, ao contrário, é constituir a pluralidade dos contextos que são necessários à compreensão dos comportamentos observados (REVEL, 1998, p. 27).

Este esforço de contextualização destrói a tradicional oposição entre história local e história global. Cada ator social participa, ao mesmo tempo, de processos distintos e variáveis que vão do local ao global. Sendo assim, a micro-história não apresentaria uma versão parcial da realidade, mas uma versão diferente desta mesma realidade (REVEL, 1998, p. 27).

A questão do contexto nos remete diretamente ao problema do tempo na micro-história. Obviamente a discussão sobre o tempo interessa à história como um todo, e não somente à micro-história. A tradição dos Annales já havia promovido uma alteração do conceito de tempo histórico, ao romper com a influência da teologia e da filosofia e

colocar-se sob a influência das ciências sociais. Como conseqüência, o modelo dos Annales veio privilegiar as continuidades e permanências. A presença do evento passou a ser admitida apenas como evento-estruturado, ou seja, como uma abertura através da qual se poderia atingir as condições objetivas e estruturais que o sustentam, possuindo a função de iluminar a estrutura (REIS, 1994, p. 143). Frente a isso, a micro-história trouxe uma contribuição bastante distinta:

> Au lieu de mettre l'accent, comme les colègues français, sur les structures (familiales, symboliques, etc.), ils souhaiataient previlégier la prise en compte de l'experiénce vécue par les acteurs historiques. [...] Restreindre le terrain de l'étude pouvait être un moyen de recomposer l'écheveau complexe de l'expérience éclatée par les sources (REVEL, 1997, p. 23).

A concepção de tempo da micro-história deseja operar a dialética entre evento e estrutura. A alteração da escala de observação, que pressupõe uma maior atenção frente aos indivíduos ou comunidades, proporciona um meio de acesso ao tempo curto; já a noção de contexto plural pode conduzir às relações com o tempo longo. Como Ginzburg e Poni já apontaram,

> Talvez tenha chegado o momento de, na noção de estrutura, acentuar antes a característica de sistema, que engloba [...] tanto a sincronia quanto a diacronia (in GINZBURG, 1991a, p. 178).[93]

Criticando profundamente a antropologia, que segundo ele mantém-se presa a um "tempo imóvel", o antropólogo Bensa acredita que os etnólogos têm esquecido a dimensão temporal, tomando os fatos sociais como "coisas", deixando de apreender os fenômenos enquanto processos (in REVEL, 1998, p. 57-58). Tanto a pesquisa, realizada em um período histórico singular, quanto os próprios fatos sociais, devem, de acordo com este autor, ser enquadrados em uma perspectiva temporal. Evita-se assim a uniformização e a imobilização da visão do mundo social, e também se ressalta a força do acontecimento e das individualidades (BENSA in REVEL, 1998, p. 62). Bensa pretende que a antropologia aprenda com a micro-história, já que esta não estabelece preferência entre uma ou outra temporalidade:

---

[93] A questão da redescoberta do evento, que auxiliaria na análise de tendências históricas profundas, também é destacada em outro artigo por Ginzburg (1991a, p. 181).

> Os estudos micro-históricos nos dão uma consciência aguda do tempo curto, aquele que os homens acionam efetivamente em suas vidas. Em troca, é também o peso do tempo longo que é desvendado, porque muitas das formas que os atores integram ao seu próprio presente se encontram em outras épocas e mesmo em outros lugares (BENSA in REVEL, 1998, p. 62).

Outra questão teórico-metodológica muito relevante para a micro-história é referente à narrativa histórica. Para os micro-historiadores, a comunicação com o leitor é um momento singular, e que merece considerações metodológicas específicas. Levi resume a função da narrativa em duas características.

A primeira delas refere-se a intenção de demonstrar o funcionamento de aspectos da sociedade que seriam distorcidos pela generalização e pela formalização quantitativa (pois esta conduziria ao funcionalismo e ao mecanicismo). E a segunda característica busca incorporar ao corpo do texto os "[...] procedimentos da pesquisa em si, as limitações documentais, as técnicas de persuasão e as construções interpretativas" (LEVI in BURKE, 1992, p. 153). Esta contribuição revela-se muito interessante, pois

> Este método rompe claramente com a assertiva tradicional, a forma autoritária de discurso adotada pelos historiadores que apresentam a realidade como objetiva. Na micro-história, ao contrário, o ponto de vista do pesquisador torna-se uma parte intrínseca do relato. O processo de pesquisa é explicitamente descrito e as limitações da evidência documental, a formulação de hipóteses e as linhas de pensamento seguidas não estão mais escondidas dos olhos do não-iniciado. O leitor é envolvido em uma espécie de diálogo e participa de todo o processo de construção do argumento histórico (LEVI in BURKE, 1992, p. 153).

Assim, a própria construção do argumento histórico e as evidências de pesquisa estarão fortemente amparadas na metodologia de pesquisa empregada e na questão da prova histórica.

As considerações de Revel seguem uma direção semelhante. Segundo ele, as técnicas narrativas utilizadas por alguns micro-historiadores ("não todos, nem a maioria") chamaram a atenção da comunidade historiográfica, por se aproximarem do formato literário. Embora isso não seja novidade, já que muitos outros historiadores acadêmicos no passado valeram-se de tais recursos, no caso em questão o procedimento não está fundamentado em uma escolha somente estética, mas principalmente heurística: "Ela

convida o leitor a participar da construção de um objeto de pesquisa; ela o associa à elaboração de uma interpretação" (REVEL, 1998, p. 35).

Revel destaca que, dentre os instrumentos tradicionalmente colocados à disposição do historiador (tais como conceitos, técnicas, métodos, etc.) existem alguns sobre os quais pouco nos interrogamos, pois parecem ser óbvios ou consensuais. Tal é o caso das maneiras de escrever história. Esquece-se que toda forma de história também é uma forma de narrativa, organizando o passado sob um formato de representação. As dúvidas sobre o formato da escrita histórica tornaram-se progressivamente mais comuns no meio acadêmico, e a micro-história veio oferecer uma perspectiva sobre o assunto:

> Nessa evolução, os micro-historiadores desempenham um papel central porque consideram que uma escolha narrativa decorre da experimentação científica tanto quanto os próprios procedimentos da pesquisa. Os dois aspectos na verdade praticamente não podem ser dissociados. A invenção de um modo de exposição não produz apenas efeitos de conhecimento. Ela contribui explicitamente para a produção de um certo tipo de inteligibilidade em condições experimentais definidas. A forma do inquérito adquire aqui todo o seu sentido: ela associa o leitor ao trabalho do historiador, à produção do seu objeto de estudo (REVEL, 1998, p. 36).

Assim, o formato narrativo assumido pela micro-história objetiva expor, no mais amplo sentido do termo, as dúvidas, fragilidades, percalços e dificuldades surgidas ao longo do processo de pesquisa. Criticando a figura do historiador-narrador onisciente, Ginzburg comenta a preocupação intelectual suscitada pela construção da narrativa expressa em sua obra mais conhecida. Os obstáculos que surgiam na investigação eram elementos constitutivos da investigação e deviam, portanto, fazer parte do relato, bem como as dúvidas, hesitações, silêncios, etc.

> De este modo las hipótesis, las dudas, las incertidumbres llegavam a ser parte de la narración; la investigación de la verdad sería parte de la exposición de la (necesariamente incompleta) verdad alcanzada (GINZBURG, 1995, p. 61).

A relação entre história e verdade passa a ser questionada, pois a

> [...] relación directa con la realidad puede verificarse sólo (aunque no necesariamente) en el terreno de la invención: para el historiador, que dispone sólo de indicios, de documentos, esto le está vedado por definición. Los frescos

> historiográficos que tratan de comunicar al lector, con expedientes a menudo mediocres, la ilusión de una realidad desaparecida, se deshacen tácitamente de este límite constitutivo del oficio del historiador. La microhistoria elige el camino opuesto: *acepta el limite explorando las implicaciones gnoseológicas y transformándolo en un elemmento narrativo* (GINZBURG, 1995, p. 64). [grifo meu]

Ao dividir as experiências de pesquisa com seu leitor, o micro-historiador renega a postura autoritária do discurso, o que poderia ser visto por alguns como a perda do argumento de autoridade. Ao contrário, acredito que esta opção demonstre não apenas humildade metodológica, mas também honestidade intelectual.

Ao estudar as diferentes dimensões apresentadas por um mesmo objeto, a redução da análise acaba por proporcionar uma reconstituição mais completa e complexa, aproximando-se – paradoxalmente – de uma história total ou global. Para os autores estudados, o caráter experimental deste procedimento é fundamental, pois acentua a especificidade de representação ou artificialidade da história construída a partir da variação de escala. Num certo sentido, toda a historiografia pode valer-se de tais atributos. Todavia, o reconhecimento desta consideração e sua transformação em um princípio teórico fundamental fazem com que a micro-história mostre-se mais atenta a experimentação, onde a inovação será não apenas possível, mas também desejável.

A história total permanece como um ideal, posto que inalcançável, para a maioria dos historiadores. A associação micro/macro história, liberta de automatismos e esquematismos, coloca-se como uma perspectiva para a historiografia atual, assim como para este trabalho.

II. A EFSPRG: ENTRE O MACRO E O MICRO

> *Faz parte da miséria do homem o não poder conhecer mais do que fragmentos daquilo que já passou, mesmo no seu pequeno mundo; e faz parte da sua nobreza e da sua força o poder conjecturar para além daquilo que pode saber (MANZONI APUD GINZBURG, 1991, p. 197).*

3. UMA GRANDE FERROVIA E SUA FORMAÇÃO: DE TEIXEIRA SOARES À BRAZIL RAILWAY COMPANY.

3.1 – Um histórico da EFSPRG

Em 20 de dezembro de 1888 o Engenheiro João Teixeira Soares assinou um contrato com o Governo Imperial, representado pelo Conselheiro Senador Antônio da Silva Prado, então ministro e secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.[1] Este instrumento referia-se ao reconhecimento e estudos de uma Estrada de Ferro que, partindo de Itararé, em São Paulo, alcançasse Santa Maria da Boca do Monte, no Rio Grande do Sul. Esta ferrovia era a EFSPRG.

Não se tratava de uma idéia original. Nos tempos da Regência o Pe. Antônio Feijó já havia manifestado interesse na construção de uma Estrada de Ferro com tais características.[2] Finalmente, no entanto, se faziam os levantamentos necessários ao projeto. O nome do engenheiro envolvido não era casual: Teixeira Soares, então com quarenta anos, trabalhara em inúmeros projetos de expansão ferroviária do país e recentemente saíra consagrado da construção da Estrada de Ferro do Paraná em seu trecho entre Paranaguá e

---

[1] O Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas foi criado em 1860, e tinha entre suas atribuições zelar pelos negócios referentes a transportes, inclusive a viação férrea (BENÉVOLO, 1953, p. 110).

[2] Através do Decreto n. 101 de 31 de dezembro de 1835, em seu artigo 1º: “O Governo fica autorizado a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma Estrada de Ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilégio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e de passageiros” (BRAZIL, 1913, p. 231). Este decreto representa a primeira tentativa oficial de fomentar a viação ferroviária no Brasil; entretanto não logrou atrair recursos naquele momento. Apenas em 1854, durante o segundo reinado, é que foi inaugurada a primeira ferrovia de nosso país.

Curitiba. Onde outros engenheiros haviam sido derrotados pela dificuldade do terreno, que incluía os desafios da Serra do Mar e tornava necessária a perfuração de rochas, além do lançamento de pontes e viadutos sobre os abismos através de técnicas consideradas arrojadas (MASTECK, s/d, p. 28), Teixeira Soares foi bem sucedido, entregando o trecho em fevereiro de 1885. Este lhe rendeu notoriedade e uma comenda concedida pelo Imperador. Possuía excelentes relações com o Governo Imperial, tendo sido engenheiro da Estrada de Ferro D. Pedro II (atual Central do Brasil), diretor da Estrada de Ferro Cantagalo e um dos construtores da ligação ferroviária do Corcovado. Ao dirigir a proposta da criação de uma estrada do porte da EFSPRG, ligando o centro do país ao distante sul, Teixeira Soares emprestava ao projeto o peso de seu nome (MASTECK, s/d, p. 14),[3] que supostamente lhe facilitaria a captação de recursos sobretudo junto aos países europeus.

Os estudos feitos para a construção da futura EFSPRG foram publicados por Teixeira Soares no formato de *Relatório* (1889). A equipe que empreendeu o levantamento era composta, além do eminente engenheiro, por mais sete colegas de profissão, um auxiliar, um médico, e como "trabalhadores" vinte serventes técnicos e onze serventes de transporte. Um bom volume de materiais e instrumentos de engenharia os acompanhavam (SOARES, 1889, p. V). Os trabalhos de campo iniciaram em 21 de janeiro de 1889, em Itararé, prosseguindo para o sul e atingindo Santa Maria da Boca do Monte em 26 de maio.[4]

Na leitura do *Relatório* é possível perceber uma tensão interessante. Esta se dava entre as extremas dificuldades de transporte e o fraco desenvolvimento da região e as supostas qualidades daquela zona, que justificariam uma maior atenção do governo. O trânsito era feito por picadões e maus caminhos, que estropiavam os animais (um fora, inclusive, devorado por onças) e dificultavam o transporte das bagagens (SOARES, 1889, p. VII e p.5); contudo, acreditava o *Relatório*, as condições econômicas da futura Estrada

---

[3] Sobre Teixeira Soares, conferir ainda a breve biografia existente na publicação comemorativa editada pelo IBGE e referente ao I Centenário das Ferrovias Brasileiras (1954, p. 334-340). Para se ter idéia da importância de Teixeira Soares para a engenharia e para os engenheiros brasileiros, observe-se a afirmação de um contemporâneo: "Louros sejam derramados sobre o maior constructor de nossas estradas de ferro, o grande organizador das grandes Companhias. O Sól arrasta consigo o systema planetario; o Dr. João Teixeira Soares é o Sól do systema ferro-viario do Sul do Brazil" (ALMEIDA JR, 1925, p. 45).

4 Sobre o processo de reconhecimento de um terreno no qual será construído uma ferrovia, afirma Pereira Passos que "Tem o reconhecimento por fim escolher approximadamente a zona em que tem que ser estabelecida a linha e determinar os pontos obrigados por onde tem de passar. Para se chegar a estes resultados é preciso percorrer algumas vezes toda a região, observando com attenção a configuração geral do terreno, colhendo dos praticos do logar informações sobre a extensão e direcção dos valles e serras, estudando a naturesa do solo e examinando se a estratificação favorecerá escorregamentos nos cortes" (1873, p. 1).

de Ferro não poderiam ser julgadas pelo estado atual da região, que deveria se transformar com a viação aperfeiçoada. Ao lastimar que até então esta ferrovia só existira em incubação, considera que

> [...] atravessando ella em toda a sua extensão a parte de melhor clima do Imperio, corta varias zonas de grande fertilidade que poderiam abrigar em condições de muita prosperidade milhares de immigrantes; podendo-se hoje ter em gráo avançado de progresso uma região abençoada e possuirmos viação indispensavel para attender a necessidades estrategicas as mais imperiosas (SOARES, 1889, p. VIII / IX).

O sistema hidrográfico também foi usado como argumento favorável à implantação da ferrovia, assim como os ganhos financeiros previstos. O *Relatório* exagerava os valores dos dividendos que poderiam ser alcançados. Nesta primeira proposta, a linha completa teria 990 km de extensão e esperaria por uma renda líquida anual de 600.000$000, o que era “muito animador”, segundo o *Relatório* (p. XI). Contrastando com os dados futuros, observe-se que a linha tronco atingiu oficialmente 883,206 km e que em raras ocasiões apresentou saldo positivo, como tratarei mais adiante.

Resumidamente, os principais argumentos apresentados por Teixeira Soares e sua equipe a favor da construção da EFSPRG foram: 1) o clima, a hidrografia e as condições geográficas da região; 2) a potencialidade desta como pólo de atração de imigrantes, possibilitando, desta maneira, o progresso econômico; 3) a capacidade de geração de lucros através do transporte de passageiros e mercadorias; 4) a necessidade estratégica de uma Estrada de Ferro que ligasse o centro do país ao sul.

Este último argumento será de grande importância. De forma convincente, Teixeira Soares destaca que esta e outras linhas deveriam ser construídas para, dentre diversas tarefas, impedir que outros países povoassem a região, beneficiados pelo sistema hidrográfico existente (1889, p. 63). Lembremos que neste momento a região ao oeste do local em que seria construída a ferrovia encontrava-se em litígio com a Argentina (PIAZZA, 1983, p. 575/580; NODARI, 1999, p. 78; MACHADO, 2004, p. 125). Assim, o engenheiro inteligentemente vale-se de uma ponderação política para reforçar seu argumento.[5]

---

[5] Apesar de Teixeira Soares pertencer ao Club de Engenharia, que tradicionalmente defendia que as ferrovias deveriam ser construídas em áreas produtivas, e não como defesa nacional (LANNA, 2001, p. 23).

Para finalidade de exposição do *Relatório* e também por finalidades técnicas, neste primeiro momento a EFSPRG foi dividida em três etapas, ou seções. A primeira delas iria do Rio Itararé à cidade de Castro, no Paraná; a segunda iria de Castro ao Rio Iguaçu (especificamente, Porto da União) e a terceira seção partiria do Iguaçu indo até o Rio Uruguai.[6] Em 1901, o decreto n. 3.947 modificou esta divisão. A linha-tronco foi definida em Linha Norte, partindo de Ponta Grossa em direção a São Paulo, e Linha Sul, de Ponta Grossa às margens do Rio Uruguai, onde se entroncaria com a linha Santa Maria – Rio Uruguai (COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO - RIO GRANDE, 1931, p. 63). Naquele momento inicial, entretanto, prevaleceu a divisão em três seções.

Para cada uma das seções o *Relatório* Teixeira Soares menciona as condições gerais da região, o provável traçado a ser seguido e os custos previstos. Com relação à terceira seção, que é a que me interessa especificamente, considera que o traçado deveria acompanhar o Rio do Peixe desde suas cabeceiras. Embora esta não seja a linha mais curta, argumenta a comissão, seria a mais útil, pois desta maneira serviria a Porto da União, local de grande importância para a agricultura e onde se encontram linhas estratégicas para o Ministério da Guerra (SOARES, 1889, p. 11). Esta zona, afirma o *Relatório*, pouco tempo antes se encontrava entregue aos selvagens; porém naquele período já se ia povoando lentamente. No local que a linha deveria atravessar não se encontravam povoações; entretanto, as estações que seriam abertas poderiam servir a vilas e cidades próximas, tais como Palmas, Curitibanos, Campos Novos e mesmo Lages (SOARES, 1889, p. 12). As condições técnicas seriam favoráveis, visto que não seriam necessários túneis ou grandes viadutos, que encareceriam sobremaneira o projeto. No entanto, alerta desde então o engenheiro, que *haveria uma carência de trabalhadores*: estes teriam que ser obtidos de mais longe, *e seu salário deveria ser mais elevado que nas demais seções*.[7] Além disso, os

---

[6] Nesta terceira seção Teixeira Soares possuía terras. No ano de 1893, informa Cleto da Silva, foram legitimadas suas posses frente ao governo do Paraná, situadas em União da Vitória. Dentre elas, a fazenda Santa Rosa, adquirida pelo engenheiro, além da Fazenda Banco de Areia, que lhe foi transferida por Porfírio de Castilho (SILVA, 1933, p. 64). Em 1897 Teixeira Soares trouxe um engenheiro italiano, Dr. Baroncini, para iniciar grandes plantações de trigo em outra de suas fazendas, a Zulmira. Nesta foram empregadas várias famílias de origem italiana. Porém este trabalho não foi bem sucedido, e Baroncini mais tarde passou a trabalhar para a EFSPRG (SILVA, 1933, p. 70/71). Uma versão um pouco diferente é apresentada por Masteck (s/d, p. 30), que situa em 1901 a mudança de Teixeira Soares, com toda sua família, para Curitiba, quando teria recebido propriedades em Porto União da Vitória como pagamento por serviços prestados. Só então teria formado as Vilas Zulmira e Santa Rosa, trazendo por conta própria colonos italianos.

[7] Como discuto na Parte Três deste trabalho, não existem evidências de que os trabalhadores desta seção tenham efetivamente recebido salários diferenciados.

preços dos serviços deveriam ser maiores devido às dificuldades de transporte. A estimativa do custo provável para esta seção atingia 6.644:000$000 (SOARES, 1889, p. 13).

Não restam dúvidas que a comissão foi bem sucedida, produzindo um *Relatório* convincente. Em 9 de novembro de 1889, através do decreto n. 10.432, Teixeira Soares recebeu do Governo Imperial autorização para "construcção, uso e goso" da referida Estrada de Ferro (ANEXO 1). No dia 14 de novembro o engenheiro assinou o contrato com o Governo Federal (MOLITOR, 1915). Apenas seis dias após a assinatura do decreto e um dia após a assinatura do contrato, entretanto, caía a Monarquia e com ela o compromisso entre as partes.

Não se conhecem os bastidores de tal negociação, mas o fato é que um persistente Teixeira Soares conseguiu, através do decreto n. 305, de 7 de abril de 1890, um compromisso com o Governo Provisório em torno do mesmo objeto (ANEXO 2). Vejamos mais de perto estes mecanismos legais.

O decreto n. 10.432 do Governo Imperial estabelecia uma garantia de juros de 6% durante 30 anos sobre o capital necessário para a construção da linha principal, desde que não excedesse o máximo de 37.000$000; além disso, fazia cessão gratuita das terras devolutas que se encontravam ao longo das linhas, num total de 30 km para cada lado. Esclarecendo os pontos da referida concessão, que se sujeitava ainda à aprovação do Poder Legislativo, seguem-se cinqüenta cláusulas, relativas a diversos aspectos, tais como os direitos da concessão, a organização da Companhia que iria explorar esta ferrovia, especificações técnicas que deveriam ser seguidas em sua construção, a fiscalização, as tarifas cobradas, etc. Havia grande preocupação em torno dos prazos concedidos a Teixeira Soares. A empresa deveria ser organizada no máximo em um ano (Cláusula II) e os trabalhos deveriam começar em no máximo sessenta dias após a aprovação dos estudos finais e ser concluídos no máximo em cinco anos (Cláusula IV). As obras não poderiam ser interrompidas; caso o fossem, caducariam os privilégios e as garantias (Cláusula XXXV). Muitos eram os deveres atribuídos à Companhia, inclusive o de transportar gratuitamente colonos, imigrantes, além de sementes e plantas enviadas a estes pelo governo, e ainda de malas do correio.

A questão da imigração recebeu destaque no Decreto Imperial. As Cláusulas 39 a 46 organizavam a colonização nas terras servidas por suas linhas férreas. Trata-se de um

verdadeiro plano de colonização embutido na concessão da EFSPRG que, se realizado, teria modificado as condições históricas de colonização da zona servida pela ferrovia. Assim, a Companhia deveria estabelecer em terras demarcadas até dez mil famílias de agricultores nacionais e estrangeiros, no prazo máximo de quinze anos. Cada família teria direito a um lote de terras de dez hectares e uma casa construída. Enquanto tivessem seu sustento provido pela Estrada de Ferro, os colonos trabalhariam 15 dias por mês em seus lotes e os demais dias para a Companhia, mediante um salário acordado entre as partes. As despesas feitas pela empresa com os colonos seriam cobradas em prestações anuais ou semestrais, com uma taxa de 5% ao ano, concedendo-se um título provisório aos chefes de famílias que, com a quitação, seria substituído por um titulo definitivo. Caberia ainda à Companhia a construção de escolas e igrejas nos núcleos que ultrapassassem trinta ou mais famílias. O governo estabelecia ainda que 15% das famílias poderiam ser nacionais; as outras seriam compostas de imigrantes europeus ou das possessões portuguesas e espanholas que chegassem ao país por conta própria ou por conta do governo. Neste sentido, colocava a Cláusula XLIV, o único compromisso do Governo seria o de encaminhar os imigrantes para as localidades, onde seriam recebidos pelos agentes dos contratantes. Na Cláusula XLVI destacava-se que cada família imigrante que possuísse ao menos três pessoas aptas para o trabalho agrícola valeria à Companhia uma subvenção governamental de 250$, e cada família nacional, 200$. Completava a mesma Cláusula:

> O Governo pagará, além disso, as passagens dos trabalhadores que a Companhia importar até ao número de 3.000 para a execução das obras na fórma do contracto celebrado com Angelo Fiorita, Fonseca & Cunha, e José Antunes dos Santos, em 4 de dezembro de 1888 (PAIVA, 1922, p. 331).

Por um lado, Teixeira Soares arcava com uma grande responsabilidade, visto que teria que empreender esforços além da própria construção da ferrovia, ao comprometer-se com a colonização de tão vasta região; por outro, assegurava a mão-de-obra cuja carência já havia constatado ao fazer estudos e explorações na região.

Entretanto, o decreto republicano n. 305, de 7 de abril de 1890, trouxe modificações à concessão original. Neste, o Chefe do Governo Provisório declarava efetiva a concessão original feita a Teixeira Soares na parte em que aquela dependia da aprovação do Poder

Legislativo,[8] modificadas porém algumas cláusulas. Na Cláusula I se estabelecia que o capital garantido seria de trinta contos de réis por km da referida estrada. A Cláusula III reduzia para 15 km de cada lado do eixo o limite da zona máxima de concessão de terrenos.[9] Os prazos passaram a contar a partir da data de novação do contrato, conforme publicação no Diário Oficial. Relativamente às cláusulas que tratavam da colonização dos terrenos próximos à via férrea, a Cláusula IV estabelecia que "ficam de nenhum effeito".

Porque o governo fez tal modificação? É possível que o Governo Provisório, devido a sua ligação com as Forças Armadas, tenha pensado a EFSPRG mais como uma estrada estratégica do que como uma via de progresso social e econômico. Também podemos supor que a subvenção aos colonos, conforme prometida pelo Império, tenha soado como um gasto excessivo ao novo regime. Uma correspondência interna dos diretores da Brazil Railway Company, de 1907, agrega ainda outra informação: Teixeira Soares teria afirmado que as cláusulas de colonização foram eliminadas naquele momento por requerimento da *Société Générale* (MACKENZIE, 21 de agosto de 1907).[10]

Poucos dias após a assinatura do decreto n. 305, Teixeira Soares embarcou para a Europa, buscando reunir fundos para a constituição de uma empresa que empreendesse a construção da EFSPRG. Associado a banqueiros de Paris e Bruxelas, constituiu a *Compagnie Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens*, para a qual foi feita em seguida a transferência da concessão. Associado a Hector Legru, administrador de diversificados negócios industriais e homem de ligação com os mercados financeiros da França e Bélgica,[11] Teixeira Soares lançou uma série de títulos no mercado de Paris no ano de 1890, porém o negócio foi mau sucedido, o que o teria inclusive levado a falência (LANNA, 2002, p. 74).

---

[8] Ou seja, a concessão da EFSPRG não passou pela aprovação do Poder Legislativo, inexistente naquele momento do Governo Provisório, que agia discricionariamente a partir de decretos.

[9] "Estabelecia o contrato, além de privilégios, a cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionais e os compreendidos nas sesmarias e posses, exceto as indenizações que fossem de direito, em uma zona máxima de quinze quilômetros para cada lado das linhas, contanto que a área total não excedesse a que correspondia à média de nove quilômetros para cada lado de extensão total das referidas linhas" (KROETZ, 1985, p. 75). Esta condição já aparecera anteriormente no contrato celebrado entre Teixeira Soares e o Governo Imperial em 14 de novembro de 1889 (MOLITOR, 1915).

[10] A Societé Générale era uma das instituições finaceiras européias junto às quais o empreendimento buscou investimentos.

[11] Legru é um dos nomes chave da burocracia européia da BRC. Já intermediava negócios da EFSPRG desde antes de sua aquisição pela BRC. Através de suas relações pessoais construía negócios, sobretudo com capitais americanos (LANNA, 2002, p. 43).

Em 7 de junho de 1890, através do decreto n. 462, o Governo Provisório modificou novamente as cláusulas originais (THOMÉ, 1983, p. 44). A *Compagnie Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens* recebeu, assim, a concessão da rede de Itararé à Santa Maria da Boca do Monte e seus ramais, que compreendiam o ramal de Guarapuava e o ramal de Cruz Alta, conforme o decreto imperial.[12] As obras tiveram seu início em Santa Maria da Boca do Monte. Porém a *Compagnie* não tinha condições de arcar com toda a concessão. No ano seguinte, 1891, a concessão foi transferida para a recém criada *Companhia União Industrial dos Estados do Brasil*, com exceção do trecho entre Santa Maria da Boca do Monte à Cruz Alta, que permaneceu com a *Compagnie Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens.* Segundo Lanna, a venda desta concessão por alta soma foi intermediada por Legru (2002, p. 73).[13]

A vila de Santa Maria da Boca do Monte, atual localidade de Boca do Monte, distante aproximadamente 30 km de Santa Maria, no Rio Grande do Sul, era servida pela Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana (THOMÉ, 1983, p. 52), controlada pela empresa belga *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*,[14] que proporcionaria a ligação com a capital gaúcha. Já o ponto extremo norte da linha, Itararé, cidade paulista próxima à divisa com o Paraná, era servida pela Estrada de Ferro Sorocabana, que tornava possível a ligação com a capital paulista.

Entretanto, a situação da *Companhia União Industrial dos Estados* ficou muito delicada, pois os banqueiros europeus que haviam se comprometido com a emissão de debêntures suspenderam este pagamento e só o reconsideraram um ano depois, devido à crise brasileira (EXPOSIÇÃO..., 1895, p. 8). Um cronista paranaense[15] nos informa que foi

---

[12] O ramal de Guarapuava deveria partir de Imbituba (Paraná) para aquela cidade, subdividindo-se em um sub-ramal que ligaria as seções navegáveis do Rio Piriqui e outro que iria de Guarapuava até a foz do Rio Iguaçu. O segundo ramal partiria das imediações de Cruz Alta e alcançaria o Rio Uruguai, na altura de Porto Lucena (AMARAL, 1970, p. 62).

[13] Ao que tudo indica, a *Companhia União Industrial dos Estados do Brasil* foi uma empresa criada com finalidades especulativas. Mais adiante se verá como esta participou de negociatas com a EFSPRG. Lamentavelmente não localizei maiores informações sobre esta empresa, sobre a qual paira um certo mistério. Não sabemos, por exemplo, quem participava de sua diretoria, ou qual o papel de Teixeira Soares em suas negociações.

[14] Sobre a Auxiliaire, consultar Kliemann (1977). Esta se ligou à BRC no ano de 1913, fato que, segundo a autora, colaborou para um aprofundamento da crise do setor ferroviário no Rio Grande do Sul (p. 175). Separou-se da mesma no início de 1919 (p. 224).

[15] Este cronista possivelmente retirou suas informações de relatórios da empresa, o que se depreende pela linguagem utilizada e pela repetição de alguns dados que localizei em documentação institucional da EFSPRG.

a demora do governo em expedir o decreto de transferência da concessão que impediu a Companhia de se utilizar do compromisso assumido pelos banqueiros, pois o decreto[16] apenas foi expedido quando a crise já havia se instalado na praça do Rio de Janeiro e assim as promessas de capitais estrangeiros foram retiradas (PLAISANI, 1908, p. 144). Em 1892 o Estado brasileiro comprometeu-se com o pagamento de juros diretamente aos portadores de debêntures, exigência feita pelos europeus para a retomada dos investimentos. Houve ainda outra demanda: de que a concessão referente à Estrada de Ferro de Itararé à Cruz Alta deveria ser desmembrada da União Industrial dos Estados e constituir uma única empresa. Isto foi realizado em dezembro de 1892, organizando-se a Sociedade Anônima São Paulo – Rio Grande, à qual foram transferidos a concessão, uso e gozo desta Estrada de Ferro e ramais através de decreto do ano seguinte (EXPOSIÇÃO, 1895, p. 8/9).[17] O contrato com o Tesouro Nacional foi feito no primeiro semestre de 1893, tendo os banqueiros assumindo compromissos de negociação de títulos no valor de cem milhões de francos, em quatro séries. Entretanto, o contrato com o governo foi anulado, devido à Revolta da Armada e à Revolução Federalista, e “[...] novas delongas vieram impedir que a companhia se utilizasse dos capitaes que lhe eram destinados” (PLAISANI, 1908, p. 144).

Ao que tudo indica, estes capitais só chegaram para a empresa em 1895, configurando a primeira série de debêntures, no valor de vinte e cinco milhões de francos (EFSPRG, 1900, p. 7). Com tal numerário a empresa construiu o primeiro trecho da ferrovia, entre Rebouças e Ponta Grossa,[18] em direção ao norte, cuja solenidade de inauguração deu-se em 16 de dezembro de 1899 (PLAISANI, 1908, p. 151). Na mesma data houve ainda a abertura ao tráfego do trecho entre Ponta Grossa e Piraí, em direção ao sul (CENTRO INDUSTRIAL DO BRASIL, 1909, p. 44), com a extensão total de 228,660 Km. Devido às dificuldades enfrentadas, a EFSPRG negociou com a *Compagnie Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens* a incorporação por esta de parte da linha principal entre Cruz Alta ao Rio Uruguai (EXPOSIÇÃO, 1895, p. 10), ficando portanto a cargo daquela a linha principal, de Itararé ao Rio Uruguai, incluindo o ramal de Guarapuava e sub-ramais

[16] Refere-se ao decreto n. 397, de 20 de junho de 1891, que autorizava a Companhia Chemins de Ferrovia Sud Ouest Bresiliens a transferir à Companhia União Industrial dos Estados do Brasil a construção, uso e gozo da Estrada de Ferro de Santa Maria da Boca do Monte a Itararé e seus ramais, com exceção de Santa Maria da Boca do Monte a Cruz Alta, no Rio Grande do Sul (FORTES, 1964, p. 78).
[17] Decreto n. 1386, de 6 de maio de 1893.
[18] Trecho com 132 quilômetros (THOMÉ, 1983, p. 55).

(PLAISANI, 1908, p. 115). A empresa solicitou ainda uma série de alterações de traçado para a linha principal, aprovados pelo governo em 1895 e destacados pela exposição financeira da empresa em 1900 (EFSPRG, 1900).[19]

Imagem 1: Inauguração do primeiro trecho da EFSPRG, em dezembro de 1899.
Fonte: ABPF/PR

Partindo de Ponta Grossa, a linha principal foi dividida em Linha Norte, que se direcionava ao estado de São Paulo, e em Linha Sul, dirigida às barrancas do Rio Uruguai.

> A partir de sua estação central, na cidade de Ponta Grossa, a primeira [a linha de Itararé] toma duas direcções oppostas, adoptadas para a denominação dos trechos em trafego: linha norte, no sentido de Itararé, e linha sul, no rumo Uruguai (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1909, p. 341).

No Rio Uruguai a linha deveria se entroncar com a *Compagnie Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens* (KROETZ, 1985, p. 75), realizando-se os trabalhos de construção pelos dois sentidos (p. 77).

A partir da análise da documentação, sou levada a acreditar que a Linha Sul não era seriamente considerada como uma possibilidade lucrativa. Enquanto a Linha Norte,

---

[19] Sobre o traçado detalhado, veja-se ainda Plaisani (1908, p. 146/151).

sobretudo por sua proximidade com o mais rico estado da República, era vista como potencialmente lucrativa (apesar de todos os seus problemas de traçado) a Linha Sul iria percorrer uma região menos habitada, cujo principal produto de exportação (a erva-mate) sofria a concorrência dos vizinhos platinos. O argumento central, neste caso, sempre foi sua necessidade estratégica:

> Devo lembrar que o trecho da União da Victoria ao Rio Uruguay, antes de attingir satisfactorio desenvolvimento, absorverá grande parte da receita dos melhores trechos. Mas a construção desta linha impunha-se pela necessidade de ligar os Estados do Sul, approximando-os da capital da República, e os respectivos trabalhos, por maiores que fossem os sacrificios, não deviam de modo algum ser adiados (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1909, p. 346).

Assim, cabia à Linha Norte servir a uma região economicamente constituída, transportando cereais, gado, batatas, café, além de passageiros. Ficava a Linha Sul destinada ao "futuro":

> Se a linha norte apresenta-se assim com aspecto tão favoravel em relação ao trafego, o mesmo não acontece com a que se dirige para o sul. Ahi o desenvolvimento das terras tem sido provocado pela propria estrada que, além disso, tem como concurrentes estradas de rodagem parallelas a sua direcção e os transportes por via fluvial. Mas toda a região atravessada é de futuro, com vastos hervaes e florestas onde dominam o pinho e a imbuia (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1909, p. 294).

Corroborando este argumento, alguns anos antes a Comissão de Viação Geral havia apresentado (em Relatório dirigido ao Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas), uma carta do país na qual se sugeriam aperfeiçoamentos para a viação nacional. Considerava a Comissão que a linha de Itararé a Santa Maria da Boca do Monte seria o tronco da viação do sul (JARDIM, REIS, VARELLA ET ALL, 1890, p. 09), e propunham sua ligação com novas linhas a fim de assegurar a defesa. O aspecto estratégico foi destacado sobremaneira pela Comissão, que sugeria, ainda, uma segunda comunicação com o Rio Grande do Sul, para o caso de impedimento do tronco central, através de uma possível bifurcação via Curitibanos ou Lages para Porto Alegre (p. 17). A ampliação das linhas na região seria fundamental, pois estas

> [...] constituem um systema completo que permittirá a defeza das nossas fronteiras do sul em qualquer ponto que se faça sentir essa necessidade, quer

> pela occupação immediata das que reclamarem essa medida, quer pela facilidade de transporte de recursos de toda natureza (JARDIM, REIS, VARELLA ET ALL, 1890, p. 18).

A Companhia EFSPRG foi constituída no final de 1892 tendo como presidente seu concessionário primitivo, João Teixeira Soares, que ficou no cargo até maio de 1894, quando passou a atribuição a Antônio Roxo de Rodrigues (CHEMIN DE FER..., 1903), permanecendo aquele como acionista da empresa. Em agosto de 1895, Roxo de Rodrigues e seu vice presidente, Antônio de Paula Freitas, resignaram seus cargos, passando à presidência Antônio Augusto Fernandes Pinheiro. Em *Relatório* de março de 1896, este informou que a nova diretoria havia *localizado* nos arquivos um contrato de empreitada provisório, de abril de 1893, firmado com a União Industrial dos Estados, para execução de todo o tronco da EFSPRG, desde Itararé ao Uruguai. Considerado prejudicial à Companhia, o contrato não possuía requisitos legais e não teve princípio de execução. Comunicou-se à União Industrial a quebra do contrato (COMPANHIA EFSPRG, 1896). Isto gerou um longo processo, pelo qual a União Industrial dos Estados requeria uma indenização de nada menos que três mil contos de réis, devido ao não cumprimento do contrato de empreitada. Este se encerrou em última instância em 1897, com ganho de causa para a EFSPRG (COMPANHIA EFSPRG, 1897).

O contrato em questão, celebrado durante a presidência de Teixeira Soares e acobertado durante a presidência de Roxo de Rodrigues, era desconhecido dos acionistas e bastante suspeito, pois na prática fazia retornar às mãos da União Industrial a concessão que lhe fora retirada através da criação da EFSPRG, exigida pelos investidores. Roxo de Rodrigues retornou à direção da empresa em dezembro de 1899 (CHEMIN DE FER..., 1903). Lanna (2002, p. 44) sugere uma tensão entre Roxo Ruiz e Fernandes Pinheiro. Neste sentido, é provável que a revelação sobre o pernóstico contrato celebrado por Teixeira Soares possa ser relacionado a esta disputa. De qualquer maneira, este episódio demonstra a prática de negócios escusos no mundo das concessões de ferrovias e da EFSPRG em específico, antes mesmo da entrada em cena da Brazil Railway Company.

O decreto n. 3.947, de 7 de março de 1901, veio para consolidar diversas cláusulas anteriores. Este decreto confirmou que a Companhia gozaria de privilegio por noventa anos e garantia de juros de 6% em ouro, ao ano, durante trinta anos, para construção, uso e gozo

de uma Estrada de Ferro que ligasse Paraná, São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso além de conectar a capital da República com fronteiras da Argentina e Paraguai. Confirmou ainda a cessão gratuita de quinze km para cada lado da linha. O decreto ainda dispunha sobre questões ligadas às negociações e pagamentos entre a Companhia e o Governo (COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO - RIO GRANDE, 1931, p. 63/65). Além disso concedia o privilégio, sem garantia de juros, para a construção do ramal do Porto União da Vitória ao Porto de São Francisco, em Santa Catarina, unificando algumas e consolidando outras cláusulas referentes a diversos decretos relativos à criação da EFSPRG (RFFSA, 1966, p. 4).[20] Este decreto passou a regular todas as relações da Companhia com o Governo.

A construção da ferrovia ocorreu de forma lenta nos anos subseqüentes.

Desde seus primórdios, a Companhia EFSPRG atribuiu-se uma missão ambiciosa:

> Conclue-se, portanto, que a rêde da Estrada de Ferro a cargo da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, por si, e em combinação com as que a ella se unem, formará a viação sul-americana, unica e essencial para o desenvolvimento agricola-commercial d'esta parte do Brazil, para suas estradas estrategicas, em defeza das fronteiras com o Uruguay, a Argentina e o Paraguay, e quiçá para a estrada transcontinental, mais importante que se construirá atravez da America Meridional (EXPOSIÇÃO, 1895, p. 21).

A constituição de uma Estrada Transcontinental era um projeto acalentado por engenheiros civis brasileiros desde muito tempo. Pretendia-se através dela realizar uma ligação entre o Brasil e o Pacífico, citando-se como exemplo positivo várias ferrovias americanas ou européias de longo traçado.[21]

A organização de uma ampla ligação ferroviária entre os diferentes países sul-americanos teria sido também o sonho do capitalista americano Percival Farquhar, fundador

---

[20] A ausência de garantia de juros para o Ramal de São Francisco será objeto de intensas negociações com o Governo Federal que, como veremos mais adiante, acabará por ceder à Companhia.

[21] Tal era a ambição do engenheiro Gustavo Estienne, que propôs em obra publicada em 1897 o projeto de uma Estrada de Ferro desde o Rio de Janeiro até o Chile (ESTIENNE, 1897). Após descrever detalhadamente o traçado sugerido, bem como as condições técnicas de execução e a renda provável, conclui que esta traria a merecida hegemonia do Brasil sobre o continente sul americano. Além disso, sua realização desenvolveria nossos sertões e fomentaria as relações com os países andinos (ESTIENNE, 1897, p. 252). Em 1924 este projeto ainda se encontrava nos sonhos dos empreendedores ferroviários. Naquele ano uma conferência no Club de Engenharia defendeu a construção imediata da Transcontinental, necessária para um melhor desenvolvimento da América Meridional. Esta deveria ser o tronco central do sistema ferroviário brasileiro (GOMEZ, 1924, p. 24). Estes sonhos grandiosos, como sabemos, jamais se realizaram, embora retornem de tempos em tempos às ambições de engenheiros ou homens públicos. Sobre os diferentes projetos envolvendo o projeto transcontinental, consulte-se ainda Azevedo (s/d, p. 179 e segs.).

da Brazil Railway Company (BRC). A criação desta empresa tinha como objeto a constituição de um sistema ferroviário unificado na América do Sul, uma ferrovia pan-americana (SINGER, 1989, p. 381) sob seu controle. Esta foi, de acordo com Topik (1987, p. 118) “ [...] não apenas a maior rede ferroviária, mas também a maior empresa privada jamais conhecida no Brasil”.

O sonho de um grande sistema ferroviário, que ligasse as três Américas, desde os EUA até a Argentina, foi acalentado desde meados do século XIX até o princípio do século XX. Defendido e projetado sobretudo pelos norte-americanos, que o sustentaram na primeira e segunda Conferências Pan-Americana, respectivamente em Washington e Cidade do México, o projeto entretanto não se desenvolveu, sobretudo pela falta de interesse por parte da maioria dos países latino-americanos (GREMAUD, 1992, p. 122). Foi na terceira Conferência Pan-Americana, em 1906 no Rio de Janeiro, que se constatou que uma ferrovia americana unificada e organizada por um mesmo órgão central era impraticável. Entretanto, a reunião de sistemas regionais de integração mostrava-se uma possibilidade mais plausível (GREMAUD, 1992, p. 123), retomando-se assim projetos já existentes entre inúmeros engenheiros brasileiros. Não havia, no sistema ferroviário de nosso país, um planejamento geral que os integrassem. E os planos traçados eram, em geral, irreais e inexeqüíveis. Já em 1893 a Comissão Especial de Viação havia elaborado um projeto, o Plano Geral de Viação da República, que desejava integrar os estados da federação através de ferrovias. Os debates, que envolveram o Club de Engenharia e o Instituto Politécnico Brasileiro, não chegaram a um consenso, e as ferrovias foram sendo construídas de forma fragmentada, via de regra estabelecendo uma ligação litoral/interior, servindo apenas ao sistema importador/exportador (LANNA, 2002, p. 23).

Esta situação era interessante para Farquhar, que participou da terceira Conferência e observou a possibilidade de “[...] se criar um complexo ferroviário totalmente interconectado no sul do Brasil, que poderia ser estendido para grande parte da América do Sul, através da Argentina, Uruguai, Paraguai, Bolívia e até o Chile, ligando os dois Oceanos [...]” (GREMAUD, 1992, p. 126/127). A cabeça deste sistema unificado foi a BRC.

Não pretendo me deter muito sobre a organização desta empresa ou sobre as realizações de Farquhar, temas instigantes e de caráter complexo que possibilitariam por si

só inúmeras teses. Pretendo apenas pontuar alguns dados informativos para o leitor, enfatizando os aspectos mais relevantes.

Filho de um bem sucedido industrial americano, Percival Farquhar nasceu em 19 de outubro de 1864, na Pensilvânia.[22] Durante alguns anos trabalhou com o pai, ingressando a seguir em Yale, onde cursou engenharia. Mais adiante estudou direito na Universidade de Columbia. Em ambos os locais, e nos empregos que desfrutou posteriormente, Farquhar cultivou contatos e amizades com políticos, magnatas, especuladores, etc. Estes contatos iriam se revelar, durante sua carreira, importantes articulações para os negócios. Já conhecido em Wall Street, entre 1890 e 1892 foi deputado democrata pelo estado de Nova York. Em 1893, após um episódio infeliz de especulação na bolsa, associou-se a um de seus amigos e tornou-se vice-presidente de uma empresa de bondes, sendo este seu primeiro contato com o tipo de empreendimento que seria sua marca registrada: as concessões públicas.

Em 1898 surgiu uma grande oportunidade envolvendo concessões públicas em Cuba. Vencendo outros fortes concorrentes, Farquhar obteve os direitos sobre os serviços de *tramways* de Havana e sobre o abastecimento de energia elétrica da ilha. Um ano após dedicou-se à construção de uma Estrada de Ferro ligando Santiago de Cuba e Santa Clara. Além dos direitos sobre a ferrovia, sua empresa conseguiu também a concessão de enormes quantidades de terras, que poderiam ser utilizadas em programas de colonização, agricultura ou criação. A partir de 1903 dedicou-se, juntamente com seus associados, a completar a construção de uma Estrada de Ferro inacabada na Guatemala. Durante o processo adquiriu outras ferrovias na Guatemala e em El Salvador. Neste ponto, Farquhar voltou sua atenção também para as concessões públicas existentes em nosso país.

Operando no Brasil desde 1904, o investidor dedicou-se inicialmente a concessões urbanas. Associou-se a F.S. Pearson com o objetivo de dominar os serviços públicos da capital do país, adquirindo *tramways*, iluminação pública e privada, o serviço hidrelétrico e os serviços de telefonia. Em maio de 1904 Farquhar incorporou a *Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co*, a fim de unificar os serviços públicos no Rio de Janeiro, sem jamais haver pisado em solo brasileiro. Em 1905 o investidor americano percebeu uma

---

[22] Estes breves instantâneos sobre a vida de Percival Farquhar baseiam-se em Gremaud (1992, p. 90 a 107) e Singer (1989, p. 377 a 389), utilizando ainda a maior referência sobre o assunto, a obra de Gauld (1964).

oportunidade semelhante para a cidade de Salvador, na Bahia, e organizou uma nova companhia com esta finalidade. Com dificuldades e sem apoio político neste negócio, Farquhar manteve a *Bahia Tramway, Light and Power Co* até 1913, quando se decidiu por sua venda.

Em 1905 se interessou pela concessão do Porto de Belém, fundando em 1906 a *Port of Pará Co*, uma espécie de holding das atividades do grupo no norte do Brasil, que envolveu um de seus empreendimentos mais conhecidos, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. O Brasil havia se comprometido a construir esta ferrovia para prover à Bolívia uma saída para o Atlântico, em troca do território do Acre, e Farquhar adquiriu a concessão em 1907.[23]

Esta era a forma tradicional de ação do grupo de Farquhar. Lançavam-se impetuosamente a adquirir a concessão mais atraente e a partir dela incorporavam as empresas relacionadas. O financiamento era obtido junto a grandes grupos, freqüentemente europeus. A rapidez com que o empreendedor lançava-se a novos negócios é assim explicada por Singer:

> Isso era típico de Farquhar (e homens como ele): escolhia, entre as muitas ofertas que lhe faziam, os empreendimentos que lhe interessavam, tentava integrá-los entre si, cuidava do seu "lançamento" legal, político e financeiro e depois passava a dedicar-lhes apenas uma atenção esporádica, geralmente quando havia alguma crise. Enquanto tudo andava normalmente, o empreendimento não prendia a atenção de Farquhar, que imediatamente se lançava em outra aventura (1989, p. 381).

Como vimos, foi em 1906, com a realização da Terceira Conferência Pan-Americana no Rio de Janeiro, que se retomou a proposta de uma ferrovia Pan-Americana, entusiasmando Farquhar. Assim nasceu seu mais ambicioso projeto: a constituição de um grande sistema ferroviário unificado na América do Sul, formando uma vasta rede, em conexão com Argentina, Uruguai e Paraguai, estendendo mais adiante sua ação também à Bolívia e Chile (OFFICE NATIONAL..., 8 de Setembro, 1915). Para tanto, criou com seus associados a BRC e não tardou a adquirir a EFSPRG, peça chave de qualquer esforço no sentido norte-sul. Em pouco tempo a BRC tornou-se uma potência que ia muito além da construção e controle de ferrovias, juntando-se a este empreendimento empresas

[23] Sobre a Madeira – Mamoré, consultar Ferreira (2005) e Hardman (1988).

colonizadoras, extrativistas, portuárias, imobiliárias e pecuárias. Segundo Saes, a crise econômica experimentada pelo Brasil nos anos finais do século XIX, relacionada diretamente ao Funding Loan (1898) e ao declínio dos preços internacionais do café, criou uma "[...] conjuntura econômica particularmente favorável à penetração do capital estrangeiro [...]" (1988, p. 24), o que gerou uma atitude de aceitação frente ao mesmo.

A BRC, lançada no final do ano de 1906, foi criada como uma empresa holding[24] cujo objetivo era a aquisição e controle de várias linhas férreas do sul do Brasil, devendo abarcar ainda outros países da América do Sul. Interessava-se também por portos e demais concessões públicas, bem como concessões de terra e colonização (GREMAUD, 1992, p. 128/129). Tratava-se de uma Companhia internacionalizada, pois nenhuma de suas empresas estava em solo norte-americano, embora este fosse o fórum para ações e processos legais. Como frisa Lanna (2002, p. 65), enquanto os negócios estavam fisicamente no Brasil, os investidores lesados estavam na Europa. É interessante notar que esta empresa concentrou grande parte dos investimentos franceses no Brasil no período. Calcula-se que, dos capitais franceses aplicados no país, em torno de 25% tenham sido através da BRC (SAES, 1988, p. 26), um número impressionante.

Sobre o funcionamento da holding, Gremaud nos informa que

> A esta empresa se atrelam outras, responsáveis diretas, concessionárias ou arrendatárias de algum tipo de operação econômica, na maioria das vezes trabalhando com utilidades públicas. Através do conglomerado formado procurava-se atingir o monopólio das atividades, no ramo em que se encontravam, e muitas vezes promoviam algum tipo de interação com outros ramos de atividade de forma a aumentar os rendimentos do ramo inicial (1992, p. 130/131).

O sistema econômico formado pela BRC cobria os estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Para entendermos a extensão mais tarde atingida pela Companhia, no ano de 1915 um levantamento constatou que os quatro estados mencionados possuíam 57% de seus caminhos de ferro explorados pela BRC. Nos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul a empresa gozava de um monopólio absoluto, enquanto em São Paulo controlava "apenas" um quarto das ferrovias (MOLITOR,

---

[24] Por definição uma empresa holding controla outras empresas por meio de participação acionária.

1915). Seriam, em todo o Brasil, mais de dez mil quilômetros de linhas, ou 40% do total brasileiro (TOPIK, 1987, p. 118).

De São Paulo para o Sul, seu controle era praticamente completo. Ressalte-se que São Paulo era o estado com a maior malha ferroviária, conforme demonstra a tabela a seguir:

Tabela 1

Extensão da rede ferroviária em tráfego, segundo as Unidades da Federação 1883-1977

Unidades da Federação	**Extensão da Rede Ferroviária em Tráfego (Km)**								
	1883-84	1905	1919	1936	1940	1950	1960	1970	1977
BRASIL	5.708	16.782	28.128	33.521	34.252	36.681	38.339	32.102	29.855
São Paulo	1.457	3.790	6.615	7.330	7.440	7.583	7.664	5.870	5.741
Paraná	41	834	1.110	1.508	1.580	1.768	1.932	1.932	2.188
Santa Catarina	-	166	1.018	1.186	1.188	1.332	1.425	1.540	1.369
Rio Grande do Sul	236	1.650	2.705	3.214	3.490	3.757	3.849	3.653	3.533

Fonte: **Estatísticas históricas do Brasil**. Séries Econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1985. Rio de Janeiro: IBGE, 1987. vol. 3, p. 412.

Os caminhos de ferro explorados pela holding em 1915 eram a Paulista, a Mogiana, e a Sorocabana, em São Paulo; a EFSPRG, que atravessava todos os estados do Sul; a Paraná; a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, no Rio Grande do Sul; os *Chemins de Fer de l'Uruguay* e a Madeira - Mamoré, na região Amazônica. Controlava os portos de Rio Grande (RS), do Rio de Janeiro e do Pará. Possuía ainda duas empresas industriais, a *Brazil Land Cattle and Packing Company* e a *Souhern Brazil Lumber and Colonization Company*. A primeira desenvolvia a indústria do gado em Mato Grosso e a segunda explorava florestas de pinos do Paraná e Santa Catarina, além de manufaturar e vender seus produtos. Estas alimentaram as linhas da *Brazil Railway Company* com um importante tráfego. Mencione-se ainda a parcela mais frágil dos negócios da BRC, seus hotéis. A *Cia des Hotels de São Paulo* e a *Rio de Janeiro Hotel Company* possuíam um hotel em São Paulo e terrenos no Rio de Janeiro, mas estas empresas não chegaram a seu completo desenvolvimento (MOLITOR, 1915).

O modelo praticado então pela BRC reproduzia um modelo semelhante ao empregado pela Canadian Pacific, através do qual se englobavam variadas atividades a fim de viabilizar as linhas que não contassem com um tráfego rentável.

A criação de sociedades por ações foi o meio encontrado na época pelas empresas ferroviárias para levantar o fundo necessário para seu investimento inicial. As antigas empresas de cunho familiar tiveram que adquirir uma nova estrutura e nova forma jurídica, a fim de alcançar os meios legais para reunir tão grande capital. Recorreu-se ao dinheiro disperso pela população, através das ações e, mais tarde, das obrigações (EL-KAREH, 1982, p. 15). [25]

Não foi casual a escolha de Portland, no estado americano do Maine, como sede para a BRC. Neste estado as leis permitiam uma grande flexibilidade para a incorporação de empresas, permitindo dois tipos de vantagens:

> 1) Existia a possibilidade de incorporar as empresas, como sociedades de capital aberto, autorizando a emissão de determinado capital acionário, sem que este capital ou parte dele fosse aportado à empresa, o que aliás era prática corrente no lançamento das sociedades anônimas americanas; 2) possibilitava-se também ao grupo fundador o controle da empresa pelo voto de toda participação nominativa possuída pelo tesoureiro da empresa (GREMAUD, 1992, p. 133).

Assim, a empresa poderia começar a funcionar sem nenhum aporte numerário. O capital nominal autorizado em sua fundação atingiu 35 milhões de dólares, porém não foi integralizado em moeda.[26] Supostamente as ações foram distribuídas aos membros do grupo fundador devido a serviços e propriedades colocados à disposição da empresa (GREMAUD, 1992, p. 134). Este arranjo concentrou poderes no grupo inicial, liderado pelo especulador Farquhar e seus associados Van Horne, Keith, Pearson e Mackenzie. Como não havia sido integralizado capital na empresa através de participação acionária, fazia-se necessária a captação de recursos através de outras vias, tais como títulos, debêntures, bônus e obrigações vendidos nos mercados europeus, principalmente francês,

---

[25] No Brasil, onde sabidamente havia grande dificuldade para tais empreendimentos, as normas para a constituição de empresas por ações foram baixadas no ano de 1849, quando nossa expansão ferroviária ainda não tivera seu início (EL-KAREH, 1982, p. 18).

[26] Saes (1988, p. 26) considera que o capital autorizado foi de 40 milhões de dólares, porém apenas 900 dólares em dinheiro. Caso a sede fosse no Brasil, deveria haver um aporte inicial de 10% do capital, ou seja, 4 milhões de dólares. Lanna (2002, p. 64) cita os mesmos dados.

inglês e belga.[27] A reprodução de um título ao portador da BRC pode ser observada pelo leitor no Anexo 3 desta tese.

Porém tal formato não implicava em participação dos acionistas na direção do empreendimento, reservado, como já citado, ao capital acionário, ou seja, ao grupo fundador.[28] A forte presença do capital francês, por exemplo, não impediu uma crescente perda de influência e a constatação de que os cargos de direção e administração não lhes eram garantidos. Os estatutos da empresa conferiam poder absoluto aos diretores, sobrepondo-se a qualquer decisão da assembléia, não havendo instâncias de controle sobre a diretoria. Garantia-se assim, desde seu início, “amplos espaços de impunidade” (LANNA, 2002, p. 65).

Em 1906 a BRC iniciou o processo de aquisição de ações da EFSPRG. A cronologia apontada a partir daí, entretanto, é motivo de divergência entre os autores consultados. Duas datas principais são citadas pela bibliografia. Enquanto parte dos autores posiciona em 1906 a incorporação da EFSPRG, outros a colocam para o ano de 1908.[29]

Esta discordância, acredito, deve-se a dois fatores. Um deles é a carência de fontes documentais que esclareçam detalhadamente o processo de aquisição da EFSPRG pela BRC. O outro é o fato de que este ocorreu paulatinamente através da negociação de

---

[27] A fraca participação dos capitais americanos se devia à crise atravessada por aquele mercado, a uma certa indiferença pelos empreendimentos latino-americanos e possivelmente à forma de atuação do grupo (GREMAUD, 1992, p. 136).

[28] Por vezes os acionistas sequer sabiam em que estavam investindo. Segundo Ferreira (2005, p. 206) Farquhar dividiu o capital acionário da Madeira - Mamoré Railway entre a BRC e a Port of Pará, pois os acionistas americanos e principalmente ingleses não desejavam investir em uma ferrovia com má reputação, que causara perdas em sua tentativa anterior de construção, no século XIX. Assim os subscritores não tinham conhecimento de que estavam também investindo na Madeira - Mamoré.

[29] Segundo Singer, em 1906 Farquhar adquiriu para a BRC a EFSPRG (1989, p. 381); a mesma data é sugerida por Thomé (1983, p. 58); Nodari segue a datação de Thomé e coloca que em 1906 a BRC adquiriu participação na EFSPRG (1999, p. 92); mais adiante destaca que foi neste ano que adquiriu o controle acionário da empresa (p. 96). Maurício Vinhas de Queiroz situa a venda da concessão em 1906 (1966, p. 70), assim como Auras, que segue a informação de Singer (1995, p. 37). Machado coloca que a concessão é adquirida pela BRC em 1906 (2004, p. 158). Já Kroetz afirma que foi em 1908 que a EFSPRG foi transferida para a BRC (1975, p. 45; 1985, p. 80). Masteck afirma que Farquhar teria adquirido a EFSPRG e sua concessão em 1908 (s/d, p. 16). Duglas Teixeira Monteiro, baseando-se em Ávila da Luz e em Cabral, afirma que a concessão foi obtida pela BRC apenas no ano de 1908 (1974a, p. 31). Wachowicz (1984, p. 49) também afirma a EFSPRG passou a fazer parte do grande complexo econômico americano a partir de 1908. Vemos aqui se reproduzir um problema comum na historiografia. Os autores utilizam-se mutuamente sem promover um retorno às fontes. Tal atitude é compreensível para as obras que não tratam diretamente da BRC ou da EFSPRG mas problemática nos casos em que tais empresas encontram-se no centro das temáticas.

ações.[30] Como a BRC era uma empresa holding, ela não operava diretamente as concessionárias de serviço público, mas apenas possuía ações destas, e esta participação acionária lhe garantia a direção. No caso da EFSPRG, a Companhia detinha, em 1910, 42.700 ações e o arrendamento da linha (SAES, 1988, p. 28).

Até 1906 a administração estava nas mãos de brasileiros, passando para a direção dos americanos no início de 1907. Isto fica claro através de correspondências de diretores da BRC que distinguem as diretorias. A "diretoria atual" da empresa passou a dirigir o serviço em 2 de janeiro do "corrente ano", ou seja, 1907 (MACKENZIE, 21 de agosto de 1907); além disso, se considerava que a "nova Companhia" devia pagar valores de gastos feitos pela "antiga Companhia", anteriores a 1º de janeiro de 1907 (EGAN, 12 de maio de 1908).

Os indícios nos apontam para uma diretoria dominada pelos empresários americanos a partir de janeiro de 1907, embora o processo de aquisição de ações tenha tido início em 1906. No entanto, o contrato definitivo entre as empresas foi celebrado apenas em 17 de junho de 1909. Por este contrato, a BRC passou a deter os direitos de exploração da rede, devendo administrar, dirigir e gozar de toda a concessão já existente e de concessões futuras que fossem acordadas. O contrato teria fim apenas na expiração da concessão da EFSPRG. A BRC receberia todas as receitas, benefícios e vantagens da administração da rede, e seria responsável por todas as despesas, bem como depósitos pagos ao governo. A cada ano a BRC deveria pagar à EFSPRG 25% do rendimento líquido; estes percentual seria determinado após a dedução de gastos (como os pagamentos ao Tesouro Nacional, as somas referentes a 6% de interesse sobre o capital da BRC e as somas adiantadas à EFSPRG para suas despesas administrativas). O contrato seria nulo em caso de não cumprimento pela BRC dos pagamentos correspondentes e das cláusulas especificadas por um período de mais de seis meses (MOLITOR, 1915).

Podemos concluir que o processo de incorporação da EFSPRG pela BRC iniciou-se em 1906, completando-se em 1909. Utilizo aqui a mesma documentação de Lanna, que chegou a entendimento semelhante:

---

[30] Singer (1989, p. 381) afirma que o grupo teria pago um milhão de dólares a Roxoroiz, "[...] o detentor da concessão [...]". Entretanto, tudo aponta para o fato de que a concessão possuía muitos outros acionistas, mesmo que minoritários. Sobre isso é interessante observar que o pagamento não se dava em numerário, mas "[...] a empresa pagava *em ações* aos indivíduos que haviam obtido a concessão [...]" (SAES, 1988, p. 27) [grifo do autor], transformando os antigos concessionários em acionistas.

> Através da compra de ações a empresa será, a partir de 1909, controlada pelo grupo de Percival Farquhar, a Brazil Railway Company, constituindo-se na linha mestra de seu reseau pretendido (LANNA, 2002, p. 44).

Entre 1906 e 1913 temos uma fase de expansão da BRC, através de incorporações de outras empresas e concessões; entre 1914 e 1918, observa-se uma fase de crise e reorganização, com intervenção judiciária em sua administração (SAES, 1988, p. 29). Em 1914 a Companhia suspendeu o pagamento de juros de obrigações e dividendos de ações; no mesmo ano, a Corte do Maine nomeou um *receiver* [31] americano, Mr. Cameron Forbes, para operar sua reorganização.[32] Farquhar ainda conservava um certo prestígio, motivo pelo qual foi mantido ativo na empresa por Forbes, que o considerava essencial para negociações com o governo (OFFICE NATIONAL DES VALEURS MOBILIÈRES, maio de 1915). Sua posição como articulador político foi mantida a despeito dos pedidos dos indignados portadores franceses. A reorganização, aprovada em 1918, manteve a unidade do sistema construído por Farquhar, e implicava em uma aceitação, pelos portadores de obrigações, de um período temporário de "renda variável" (SAES, 1988, p. 36). Naquele mesmo ano a empresa passou a ser controlada por um Comitê Conjunto (Conjoint) de portadores, do qual fazia parte Teixeira Soares, e Farquhar foi afastado. Os diretores, no entanto, compunham seu grupo de parceiros mais próximo. Geraldo Rocha foi nomeado então o novo diretor geral.

Após 1919 e durante os anos 20, conforme acredita Saes, a empresa passou a se pautar por uma maior prudência na condução dos negócios, reduzindo ainda a necessidade de novos recursos (1988, p. 38). No final daquela década a BRC só mantinha duas empresas ferroviárias sob seu controle, a Norte do Paraná e a EFSPRG. Até 1930 o governo

---

[31] Saes (1988, p. 33) interpreta o termo como um "[...] interventor ou administrador judiciário"; Singer utiliza a palavra "curador" para definir a atribuição (1989, p. 387); já Lanna (2002) mantém a forma original inglesa.

[32] Singer localiza o problema fundamental do grande complexo criado por Farquhar nos prejuízos das empresas pequenas, que acabavam por "engolir" os lucros das grandes. Além disso, os empreendimentos só poderiam ser lucrativos a longo prazo, dado sua própria natureza (ferrovias, portos, etc). "Quando o serviço de juros começou a absorver os lucros das poucas empresas terminadas, Farquhar era obrigado a levantar novos fundos até que, num momento de pânico, seu crédito se esgotou e o conjunto todo veio abaixo" (1989, p. 386). Não por acaso a primeira crise da empresa coincidiu com a Primeira Guerra Mundial, que gerou um abalo conjuntural. Saes (1988, p. 33/35) associa a crise da BRC tanto à Guerra quanto a sua forma de organização, que se baseava em uma emaranhada relação entre as empresas do grupo e que pressupunha uma constante integralização de novos capitais, impossível naquela conjuntura.

continuou a pagar as garantias de juros; quando Vargas subiu ao poder, entretanto, a situação conheceu modificações: o governo ocupou as linhas, suspendeu o pagamento de juros e propôs um resgate.[33] Em 1934 expropriou as linhas férreas e todo o ativo da Companhia. Através de decreto de março de 1940 autorizou o pagamento de CR$ 48.300.000,00 para que a empresa saldasse suas obrigações no mercado internacional. Apenas em 1975 a empresa entrou em liquidação voluntária (LANNA, 2002).[34]

Cabe mencionar, mesmo que rapidamente, a reação nacionalista contra o "Sindicato Farquhar".[35] Devido a sua posição de destaque e liderança na holding, muitas vezes as críticas atingiam a Farquhar de maneira pessoal.[36] Já em 1911 encontram-se na imprensa nacional condenações à presença avassaladora do grupo Farquhar, que evoluíram quando a BRC tentou adquirir a São Paulo Railway e o porto de Santos (LANNA, 2002, p. 67). Tais críticas, que tiveram marcada influência durante a República Velha, tiveram como principais articuladores Salvador de Mendonça e Alberto Torres, que produziram obras "anti-imperialistas", (GREMAUD, 1992, p. 91), além de artigos em jornais. Mesmo na Argentina observaram-se reações contra o domínio econômico da empresa. Para os defensores de Farquhar, tratar-se-ia de ataques insuflados por pessoas que haviam perdido

---

[33] Almeida Jr. (1925, p. 64) explica assim o processo de ocupação e encampação de uma ferrovia: "Em caso de guerra interna ou externa, ao Governo é licito occupar as estradas, collocando n'ellas pessoal de sua confiança. [...] O Governo tambem póde, por outras circunstamcias, adquirir as estradas, antes de findo o praso da concessão, resgatando-as pelo seu custo provado, ou por accôrdo ou por sentença."

[34] Entre 1940 e 1944 o Governo Federal formou a Rede de Viação Paraná – Santa Catarina (RVPRSC), que resultou da incorporação ao patrimônio da União das ferrovias destes estados, incluindo a EFSPRG (em 8 de março de 1940), a Estrada de Ferro do Paraná, a Estrada de Ferro Norte do Paraná, a Estrada de Ferro São Paulo – Paraná e a linha de São Francisco, formando uma rede com 2.593.845 quilômetros com bitola de um metro. Sobre a RVPRSC, consultar Vieira (IN INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 1954, p. 158-162) e as publicações da RFFSA (1960, 1962) e do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (s/d). A RVPRSC foi instituída como autarquia através do decreto lei n. 4.746, de 25 de setembro de 1942.

[35] Por "Sindicato" entenda-se uma associação de capitalistas voltada para negócios de vulto, sobretudo em casos que envolvam o controle do mercado. Trata-se de denominação bastante utilizada na documentação da época, especialmente jornais, e que nem sempre possuía uma conotação negativa. Sobre os ataques à BRC, vide Ferreira (2005, p. 305/306).

[36] Veja-se o seguinte exemplo desta associação: "Si se examina de mais perto a constituição das diversas sociedades, a redacção dos seus estatutos, a composição de seus conselhos de administração, verifica-se que todos se subordinam e obedecem á mesma direcção geral. Esta unidade se exprime por um nome proprio; e esse nome é o do Sr. Percival Farquhar, fundador da 'Brazil Railway'" (AMARAL, 1915, p. 17). Porém Gremaud nos alerta para o fato de que o domínio efetivo de Farquhar sobre as empresas em que participou ainda é motivo de confusão, visto que a literatura nacionalista acaba por atribuir-lhe domínio sobre empresas relacionadas a associados seus, como Mackenzie e Person (1992, p. 132). Isto é ressaltado pelo próprio Farquhar em entrevista concedida a periódico da época, quando comenta que "Tem visto atribuirem-lhe emprezas de que jamais se occupou – como a Viação Bahiana, a Noroeste, a Light and Power de São Paulo, a Improvements de São Paulo e muitas outras" (BRAZIL-FERRO-CARRIL, n. 36, 15/12/1912, p. 299).

concorrências públicas frente à holding, especialmente os investidores nacionais Eduardo Guinle (GAULD, 1964, p. 237) e Candido Gaffré. O gigantismo da BRC justificou a campanha movida contra ela sobretudo a partir de 1912, pois tornou-se símbolo da presença estrangeira no país.

Um novo fato agravou o clamor da opinião pública contra a BRC e especialmente contra Farquhar entre os anos de 1912 e 1913: a divergência entre a empresa e a União em torno do pagamento da construção da Madeira - Mamoré. Devido ao contrato subfaturado, a Companhia demandava um pagamento extracontrato de mais de 40 mil contos de réis, além de solicitar mais 17 mil contos sobre o lastreamento da linha, que não constara no edital de concorrência. O andamento do processo foi extremamente desgastante para a Companhia, que acabou por receber, além do valor previsto em contrato, apenas o valor do lastreamento (FERREIRA, 2005, p. 305 e segs). Manoel Rodrigues Ferreira considera que o fato atingiu as proporções de um grande escândalo apenas por se tratar da BRC e de Farquhar. Pressionado pela opinião pública, o governo não pôde atender suas reivindicações, como já fizera tantas vezes anteriormente.

Como um exemplo do tom de denúncia adotado, observe-se a obra de Antéro Freitas do Amaral, sugestivamente intitulada *Syndicato Farquhar: força e grandeza. Assalto e conquista. Nacionalismo* (1915), que compila artigos publicados pelo autor na imprensa cearense. Engenheiro civil, Amaral considerava a campanha contra a BRC "regeneradora" e um verdadeiro "movimento do nacionalismo" (p. 8) em defesa de nosso país. Retomava os argumentos de vários críticos contundentes do Sindicato, tais como Alberto Torres, Virgílio de Sá Pereira e Alberto de Faria e relatava os principais escândalos envolvendo a empresa. Amaral citava ainda vários dados e cifras referentes à impressionante expansão imperialista, detalhando pontos específicos, como a Madeira-Mamoré e outras subsidiárias. O Governo Federal, bem como a ação de Ministros da Viação e Obras Públicas, foram extremamente questionados, aventando-se uma falta de ação por parte destes ou sugerindo sutilmente a possibilidade de cooptação por parte da empresa. O grande crescimento territorial e econômico dos negócios do Sindicato Farquhar e a inação dos homens públicos frente a este deveriam preocupar todos os bons patriotas. Conclui Amaral, em estilo grandiloqüente:

> [...] o Syndicato Farquhar é como o polvo: não tem forma e adquire todas as formas, não tem côr e adquire todas as côres; por onde lança os tentáculos, applica suas ventosas, corrompe e suga a riqueza do povo (1915, p. 52).[37]

Não existe ainda um estudo historiográfico que analise as conseqüências desta campanha para a evolução econômico-financeira das empresas ligadas a Farquhar, cujo interesse se ampliaria pelo fato de que a decadência do grupo ocorreu poucos anos após seu ápice. Uma publicação quinzenal de engenharia da época associava as dificuldades do grupo à campanha:

> A companhia já apresentou os estudos definitivos [do prolongamento da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina], porém, em virtude da campanha que ultimamente tem sido feita ao Syndicato Farquhar, ninguem sabe quantas construcções das diversas linhas a cargo da Brazil Ry. serão terminadas e as que estão por iniciar, muito menos ainda (BRAZIL-FERRO-CARRIL, n. 39, 15/fev/1913).

Este periódico adotava uma posição que, se dizendo “imparcial”, acabava sendo positiva ao grupo Farquhar. Ligada ao Club de Engenharia, cujos mais importantes sócios eram, por sua vez, tradicionais amigos do Sindicato (tais como Paulo de Frontin, Francisco Sá, Miguel Calmon e Teixeira Soares), a revista empreendeu a defesa do grupo e, além disso, a defesa dos engenheiros que se associaram ao mesmo.[38]

Em extensa matéria, os articulistas questionaram algumas das acusações dirigidas contra o Sindicato. Consideravam que o fato de Farquhar e seus associados possuírem diferentes contratos de concessão não seria perigoso para os interesses do país, visto que em caso de abuso o Estado poderia retirar-lhe contrato por contrato e concessão por

---

[37] Esta representação perniciosa sobre o grupo de Farquhar era corrente e deve ser estudada enquanto fenômeno cultural da época. Porém alguns autores a tomam por verdade absoluta e acorrem tardiamente ao coro anti-imperialista. Thomé (1983, p. 72; p. 74) além de reproduzir (sem referenciar) a metáfora do “polvo” feita por Amaral, considera em nota que o livro deste resume “[...] a realidade de todo o Sindicato [...]” (p. 77). Deixando-se levar pelo clima daquela época, afirma que “[...] a Doca de Santos resistiu aos *planos diabólicos* do Sindicato graças a uma campanha de nacionalismo desenvolvida em sua defesa por *briosos brasileiros*” [grifos meus] (THOMÉ, 1983, p. 74).

[38] Destaca-se a existência de “apreciações injustas” feitas contra os engenheiros que se associaram ao sindicato, citando-se nominalmente Teixeira Soares, que havia sido homenageado no Club de Engenharia pelo Dr. Frontin, então presidente do Club (BRAZIL-FERRO-CARRIL, n. 36, 15/12/1912, p. 299, p. 300). Mais adiante, em maio de 1913, Teixeira Soares foi prestigiado através de uma extensa matéria no mesmo periódico, exaltando-se sua gloriosa trajetória como engenheiro (BRAZIL-FERRO-CARRIL, n. 46, 31/05/1913, p. 177/p. 200).

concessão.[39] Argumentavam ainda que a responsabilidade sobre a incorporação de ferrovias como a Sorocabana (causadora de grande alarde) deveria recair sobre o governo, seja de São Paulo ou do país, pois estes cederam os contratos que eram então questionados. "Não podemos razoavelmente exigir que os capitalistas que procuram negociar comnosco recusem as vantagens dos contratos que os nossos Governos estejam dispostos a fazer-lhes" (BRAZIL-FERRO-CARRIL, n. 36, 15/dez/1912, p. 292).

A revista publicou ainda uma entrevista realizada em Paris com o próprio Farquhar. Escrita em linguagem indireta, apresenta a defesa do empreendedor frente às acusações que lhe eram imputadas. Relata seu contato com o Brasil e seu interesse pelo investimento neste país; destaca que em cerca de seis anos já teria encaminhado aproximadamente 45 milhões de libras esterlinas para um país que encontrava dificuldade na obtenção de recursos no mercado financeiro internacional (BRAZIL-FERRO-CARRIL, n. 36, 15/dez/1912, p. 292). Ou seja, frente aos argumentos meramente nacionalistas, Farquhar contrapôs o discurso do capitalismo e, por extensão, da modernidade e do desenvolvimento econômico.

3.2 - Negociatas e Corrupção: o *modus operandi* da BRC.

A relação "especial" entre o grupo de Farquhar, políticos e governo foi captada corretamente pelos críticos nacionalistas – apesar de seus exageros e verborragia. As empresas serviam-se dela para alcançar seus interesses, e em muitos casos foram beneficiadas de variadas maneiras. Entretanto, a partir de 1908 o Estado esteve menos disponível a suas demandas, pois tinha como intenção não mais oferecer garantia de juros. O aumento da fiscalização e da regulação do dinheiro dificultaram a manutenção da BRC, tornando necessário o acirramento das negociações com políticos. Como destaca Gremaud,

> Geralmente o grupo buscava se associar a advogados e políticos nativos, visando facilitar o trâmite das várias questões relativas às empresas junto aos governos, tais como a própria aquisição de concessões, legalização das empresas, etc. (1992, p. 105).

---

[39] Consideram que o grande erro referente à BRC foi a concessão da construção e arrendamento da Rede Paraná – Santa Catarina, pois esta dotaria a empresa de poderes excepcionais. Ressaltam, porém, que o estado também necessita de investidores, e que o Sindicato cumpriu um importante papel com seus investimentos.

O negócio das ferrovias no Brasil mostrou-se, desde seus primórdios, um espaço de corrupção, negociatas e politicagens. A BRC não foi a única empresa ferroviária corrupta, mas representou um dos mais bem acabados frutos desta espécie. Observe-se, por exemplo, o caso da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. A concorrência pública, realizada em 1905 e vencida por Joaquim Catrambi (antes, portanto, da constituição da BRC), já tinha como destino o port-folio de Percival Farquhar. Segundo Ferreira, não parece haver dúvidas de que Catrambi desempenhou o papel de "testa de ferro" de Farquhar, que assumiu a construção antes mesmo de adquirir o contrato daquele. Além disso, denuncia Ferreira, os valores apresentados para a concorrência não faziam jus aos gastos reais necessários para uma ferrovia a ser construída em uma região quase completamente desconhecida e altamente insalubre. Os dados teriam sido manipulados por Catrambi, com a aquiescência do Ministério da Viação e Obras Públicas (FERREIRA, 2005, p. 191/196).

O caso da BRC foi emblemático ao envolver, de um lado, uma organização extremamente poderosa e consciente da necessidade de vínculos políticos, e de outro um Estado ineficiente e bastante permeável a determinadas práticas de corrupção. A empresa, desde o início, utilizava-se de alguns mecanismos para um funcionamento mais pragmático. Após incorporar empresas comprometidas e corruptas, a holding apenas aproveitou-se de esquemas já existentes:

> Como a concessão é muito anterior à entrada de Farquhar em 1906, fica evidenciado a existência de um esquema de obtenção de concessões, captação de recursos no mercado internacional, ineficiência e corrupção na montagem do serviço público e estreita associação entre empreendedores e estado, que antecedia a BRC e foi por ela utilizado (LANNA, 2002, p. 71).

Mais adiante, a mesma autora complementa: "Denúncias acerca de contratos irrealizáveis, necessidade permanente de pagamentos de taxas e comissões, furto de material, compras inadequadas são recorrentes em todas as linhas férreas [da BRC] (p. 80)".

A correspondência sigilosa da BRC é muito reveladora. Alguns nomes tornaram-se centrais para as negociações e para o constante tráfico de influência na obtenção de benesses do Governo Federal. Diretamente contratados pela BRC, usufruindo de altos postos e grandes salários, nomes como Carlos Sampaio, Teixeira Soares, Trajano de Medeiros e Gaston de Cerjat são constantemente citados, além, é claro, de Percival

Farquhar. Por outro lado, encontramos políticos influentes ou engenheiros que se associavam de alguma maneira à Companhia na busca de seus interesses econômico-financeiros. São nomes como Lauro Müller, Ramiro Barcelos,[40] Alberto Gustavo Paulo de Frontin. Tanto uns quanto outros eram acionados para a defesa da empresa junto a Ministros, congressistas e políticos em geral.[41]

Como exemplo, observe-se uma carta privada de Farquhar a um de seus sócios, Mr. Alexander Makenzie, na qual comenta negociações referentes ao aumento da garantia da EFSPRG. Estas foram conduzidas por Sampaio e pelo próprio Farquhar, junto ao Ministro da Viação (na época, Miguel Calmon du Pin e Almeida). Seriam necessários "arranjos" na Câmara dos Deputados, já que o tema deveria passar pelos congressistas. Nesta instância, os entendimentos foram conduzidos pelo Dr. João Teixeira Soares, que negociou ainda no Senado, onde Dr. Lauro Müller prestou também uma valiosa assistência (FARQUHAR, dezembro 1908).

Teixeira Soares foi sempre de grande auxílio para a Companhia. Além de ser o patrono da EFSPRG, possuía uma posição de destaque na engenharia brasileira e incentivou os trabalhos da BRC no Brasil desde seu princípio. Na opinião de Farquhar, possuía uma ótima posição moral, inestimável para uma empresa que vinha sofrendo ataques desde sua inserção no país.

Lauro Müller é um dos políticos mais citados na documentação em questão. Um dos nomes mais influentes da política catarinenses da época e republicano histórico, Müller exerceu inúmeros cargos por seu estado, preferindo sempre funções federais, exercendo sua liderança desde a Capital Federal (CORRÊA, 1984, p. 18/19). Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas entre 15/11/1902 e 15/11/1906,[42] período do governo Rodrigues Alves (PIAZZA, 1994, p. 477) e um dos grandes incentivadores da vinda da BRC para o Brasil

---

[40] Médico e jornalista em Porto Alegre, Barcelos abandonou a medicina em 1906 para dedicar-se à política. Foi deputado, senador e Ministro (RADIN, p. 79).

[41] Enquanto alguns políticos eram considerados "amigos" da empresa, outros, ao contrário, eram vistos como oposição aos seus projetos. Ao incentivar o trabalho que Lauro Müller faria junto ao congresso, os auxiliares de Farquhar o previniram sobre a oposição que poderia comumente encontrar em Pinheiro Machado e Borges de Medeiros. Porém Müller considerava que poderiam ser facilmente neutralizados (KNOX LITTLE, julho de 1912).

[42] Desde os primórdios da República os negócios relacionados à Viação eram subordinados ao Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Em dezembro de 1906 foi criada a Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Indústria e Comércio, sendo portanto reorganizado o antigo Ministério, passando à denominação de Ministério da Viação e Obras Públicas (JESUS, 1955, p. 69/72).

(THOMÉ, 1983, p. 58), o catarinense mostrou-se um amigo constante e decisivo. Farquhar o menciona como uma das maiores forças a favor do aumento das garantias da linha de São Francisco (FARQUHAR, dezembro 1908). Em 1912, durante as negociações referentes à malograda linha São Francisco – Paraguai, A. H. Knox Little relata a Farquhar uma longa série de ponderações feitas por Müller sobre a melhor maneira de se negociar com o Governo. Aconselhando a empresa a abrir mão de algumas demandas para atingir seus objetivos mais expressivos, o senador criou um plano para beneficiar a empresa. Por fim, Müller colocou-se à disposição para persuadir fortemente o Presidente e pôr em funcionamento a máquina da estrutura pública a fim de obter o contrato em curto tempo (KNOX LITTLE, julho de 1912).[43]

As relações particulares e especiais que a Companhia tinha com alguns políticos faziam com que os próprios requisitos legais a ela impostos não fossem cumpridos ou cobrados. Uma esclarecedora carta de Cerjat a Farquhar relata a negociação sobre a Linha de São Francisco que então se desenvolvia. Segundo ele, “La situation de la EFSPRG deviendra brillante, si nous pouvons obtenir du Governament ce que le Ministre se dit disposé à nous accorder [...]”.[44] Solicitando que Farquhar o autorize a fazer esta negociação, o autor considera que

> [...] nous ne pouvons par nous lancer dans l’aventure de continuer à construire en prenant l’argent des dépots autorisés pour d’autres lignes. Le successeur de Calmon pourrait très bien nous appliquer les clauses du contrat de concession et ne plus nous payer la garantie sur les sommes depensées em plus du capital déjà déposé pour la ligne de Itararé à Rio Uruguai, la clause XI du contrat signé le 7 décembre 1907 est très precise sur ce point. Il em sera de même pour lês dépassements de la ligne de São Francisco (CERJAT, 19 de abril de 1909).[45]

Ou seja, a empresa utilizava os valores repassados pelo governo de forma irregular, e temia que a fiscalização passasse a ser rigorosa.

---

[43] Como político catarinense, Müller tinha grande interesse em viabilizar a São Francisco para seu estado de origem. Enquanto a imprensa de Santa Catarina o retratava como o grande paladino desta causa, a imprensa paranaense tinha-o no papel de algoz.

[44] [tradução aproximada] “A situação da EFSPRG se tornará brilhante, se nós pudermos obter do Governo o que o Ministro se diz disposto a nos conceder [...]”.

[45] [tradução aproximada] “[...] nós não podemos nos lançar à aventura de continuar a construir empregando o dinheiro dos depósitos autorizados para outras linhas. O sucessor de Calmon pode muito bem nos aplicar as cláusulas do contrato de concessão e não nos pagar a garantia sobre as somas gastas além do capital já depositado para a linha de Itararé ao Rio Uruguai, a cláusula XI do contrato assinado em 7 de dezembro de 1907 é bem precisa sobre este ponto. O mesmo serve para os excessos da linha de São Francisco”.

Os empreendimentos ferroviários da BRC levavam a empresa a uma necessária relação não apenas com os Ministros da Viação e Obras Públicas, cinco diferentes nomes entre 1906 e 1914, mas também com o Departamento de Fiscalização das Estradas de Ferro, órgão federal subordinado àquele Ministério e que contava com fiscais engenheiros em todo o país. Tal estrutura favorecia acordos e negociações em diferentes instâncias, pois competia ao fiscal que observava diretamente os trabalhos das ferrovias a elaboração de relatórios detalhados ao chefe do Departamento, que poderiam influenciar inclusive no repasse de valores referentes a garantia de juros pelo Governo Federal.[46] A EFSPRG contava com uma oposição crítica por parte do fiscal que realizava sua vistoria, fato que muito desagradava à diretoria.

O engenheiro Alberto Gaston Sengès, chefe de fiscalização do 6º distrito, não poupou críticas à Companhia em seu *Relatório* referente a 1907, apontando variados problemas na construção da Linha Sul. Naquele ano, acredita, a empresa havia cometido gastos excessivos, sendo o avanço obtido insignificante frente ao capital utilizado. Alguns problemas eram: o consumo exagerado de materiais de construção; a redução de pessoal na conservação da linha, causando praticamente abandono; o atraso nas obras da linha São Francisco, entre outros (SENGÈS, 20 de abril de 1908). Este relatório causou apreensão aos diretores da empresa. Mr. John Egan o mencionou em correspondência a Farquhar, considerando que Sengès era ligado à antiga diretoria da EFSPRG, pois havia dirigido seus assuntos no Paraná. Porém com o processo de aquisição da empresa pela holding americana este teria se convencido de que se tratava tão somente de uma Companhia com finalidades especulativas, e passou a opor-se à “[...] invasion of Brazil by foreignors and that he intends [...]” (EGAN, 11 de maio de 1908).[47]

Segundo Mr. Egan, no entanto, Sampaio era capaz de “colocar em ordem” estes negócios com Dr. Alberto Gustavo Paulo de Frontin, que na época era Engenheiro-chefe do Departamento de Fiscalização de Estradas de Ferro. A atuação de Sengès fazia necessário um maior cuidado por parte da empresa nos momentos de inspeção e de tomada de contas,

[46] Conforme portaria expedida em junho de 1907, cujo objetivo era unificar os serviços de fiscalização da EFSPRG, a comissão fiscal foi reorganizada. O pessoal responsável pela fiscalização era nomeado pelo Ministério; o Engenheiro-chefe contava com o auxílio de um engenheiro ajudante de 1ª classe e dois de 2ª classe, cujas atribuições seriam designadas pelo Engenheiro-chefe. A sede da fiscalização era na cidade de Castro, Paraná, sendo a residência dos engenheiros ajudantes variável, conforme as exigências do trafego e da construção (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1908, p. 984).

[47] [tradução aproximada] “[...] invasão do Brasil por estrangeiros e o que pretendem [...]”.

sendo sua pessoa considerada “um dos mais sérios obstáculos” para as negociações com o Governo Federal (EGAN, 11 de maio de 1908). Os problemas com Sengès persistiram, pois este se revelou um crítico atento das condições da construção, fato que se percebe, por exemplo, nos relatórios dirigidos à Fiscalização das Estradas de Ferro em 1910 e 1912. Nestes documentos Sengès sugere que o governo autorize retiradas de valores muito menores do que as solicitadas pela empresa (metade apenas), o que faz com que seus diretores acreditem em uma “resistência” dos engenheiros fiscais, notadamente Sengès (SÃO PAULO – RIO GRANDE, 9 de março de 1912).

Em junho de 1909, Paulo de Frontin foi substituído na direção da Fiscalização das Estradas de Ferro pelo Dr. Lassance Cunha, antigo chefe da Comissão Central de Estudos e Construção de Estradas de Ferro,[48] possivelmente em decorrência da troca de ministros – em junho de 1909 o Ministro Miguel Calmon du Pin e Almeida foi substituído pelo Dr. Francisco Sá, que permaneceu até 15/11/1910, término do mandato de Nilo Peçanha.[49] Pouco antes da queda de Frontin, no entanto, este recebeu uma homenagem no Club de Engenharia, sendo agraciado com uma medalha de ouro. O que causou estranheza, segundo jornal da época, foi o fato de que o Dr. Frontin era então diretor de fiscalização das Estradas de Ferro, enquanto o ofertante da medalha, Dr. Teixeira Soares, era presidente da EFSPRG (O PROGRESSO, 24/06/1909).

Sengès era politicamente ligado a Frontin e *O Progresso*, de Ponta Grossa, comenta que para ele teria sido “um desastre” a queda deste. O periódico aguardava “ansiosamente” para ver como o fiscal da EFSPRG seria tratado pelo novo chefe da Fiscalização Federal (O PROGRESSO, 24/06/1909 e 03/07/1909). Ressalte-se que este jornal movia então uma forte campanha contra Sengès, a quem denegria constantemente em suas páginas. Na interpretação d’ *O Progresso*, Sengès opunha obstáculos à administração dos americanos

---

[48] Além de tráfico de influência e constantes negociatas, neste meio também encontramos características de nepotismo e indicações sem concurso público. Quando presidia a Comissão Central de Estudos e Construção de Estradas de Ferro, o Dr. Ernesto Antonio Lassance Cunha tinha como secretário o Dr. Américo Carreira Lassance e como chefe da tesouraria e almoxarifado o Sr. Augusto Lassance (O DIA, 17/07/1908). O Dr. Lassance Cunha emprestou seu nome a uma estação da linha Santa Maria – Marcelino Ramos em 1898. Desempenhou uma série de funções importantes na fiscalização e construção de ferrovias, sobretudo durante o governo Rodrigues Alves, quando Lauro Müller era Ministro da Viação (FORTES, 1962, p. 32/33). Além disso, no início do século XX publicou alguns livros referentes à economia do Rio Grande do Sul e à viação férrea brasileira.

[49] Supostamente tais alterações se deram devido ao falecimento de Afonso Pena e aos conflitos ocasionados pela Campanha Civilista.

justamente por ter apoio de Frontin e teria ficado “desmoralizado” com a queda deste, sugerindo-se que apresentasse sua demissão (O PROGRESSO, 12/08/1909). Porém Sengès permaneceu no cargo, apesar das pressões contrárias eventualmente empreendidas pela direção da BRC.

Neste processo de troca de direções, a empresa não perdeu tempo em marcar seus interesses e remodelar seu esquema de tráfico de influência. As novas direções, afirma Mr. Cerjat em correspondência a Farquhar, desejam economizar e, embora as negociações com o governo anterior estivessem avançadas, precisariam ser refeitas. Para tanto contava com um relatório prometido por Frontin, que seria dirigido diretamente ao novo ministro e que deveria expor as negociações em andamento. Havia grande expectativa em torno deste relatório, que se acreditava muito favorável.

Além do apoio do antigo diretor, se investia também na figura de seu sucessor. Observe-se que tanto o diretor que saía quanto o que entrava eram muito próximos da Companhia:

> J’ai cru remarquer que Sampaio ne garde peut-être pas suffisamment le contact avec Soares, alors que le nouveau chef de la fiscalisation le Dr. Lassance da Cunha a été désigné par Mr. Soares, avec lequel il est lié comme l’est Dr. Sampaio avec Frontin. Il est donc indispensable que nos affaires avec l’Inspecteur Général de la Fiscalisation soient traitées par Soares et Sampaio ensemble, mais pas par le Dr. Sampaio tout seul (CERJAT, 27 de julho de 1909).[50]

Contando com os homens certos no lugar correto, a empresa remodelava com a rapidez necessária suas redes de influência políticas.

A linha de São Francisco foi objeto de longas negociações com o Governo Federal. Já em 1903 (antes, portanto, da incorporação da EFSPRG pela BRC), o Relatório do Conselho de Administração apresentado à assembléia geral de acionistas já expunha a “outra grande linha” de que a empresa era concessionária. Identificada como a “Transbrasiliana de São Francisco”, sua função era ligar o porto de São Francisco (SC) à fronteira com Argentina e Paraguai, atingindo aproximadamente 1000 Km. Nesta ocasião a

---

[50] [tradução aproximada] “Eu acredito constatar que Sampaio não guarda suficientemente o contato com Soares, embora o novo chefe de fiscalização o Dr. Lassance da Cunha tenha sido designado por Mr. Soares, com o qual é ligado assim como é o Dr. Sampaio com o Frontin. É portanto indispensável que nossos negócios com o Inspetor Geral de Fiscalização sejam tratados por Soares e Sampaio juntos, mais do que por Sampaio sozinho.”

EFSPRG cogitava a constituição de uma nova sociedade anônima para gerenciá-la. Entretanto, o Relatório já alertava: como esta linha iria competir com a Estrada de Ferro do Paraná havia desencadeado uma "guerra surda" contra os interesses da EFSPRG. Seria uma guerra feita em benefício de uma empresa belga (CHEMIN DE FER..., 1903). Já neste momento a empresa propunha o arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná como meio de resolver tais dificuldades.

Em correspondência privada a Legru, Farquhar considerava que o governo parecia apreciar as vantagens da linha de São Francisco como penetração no Paraguai. A política do Paraná, porém, era contrária a sua construção, pois traria concorrência para o Caminho de Ferro do Paraná (FARQUHAR, 9 de setembro de 1908). Em novembro e dezembro de 1908 continuaram as negociações, tendo o catarinense Lauro Müller se destacado na luta pela São Francisco (FARQUHAR, 14 de dezembro de 1908). Neste momento a discussão chegava aos jornais. A *Gazeta Catharinense*, órgão da oposição em Santa Catarina, denunciou negociações entre a EFSPRG e o governo do Paraná no sentido de transferir para aquela Companhia o contrato de arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná, sob a condição de adiar a São Paulo - Rio Grande a construção do ramal de São Francisco (GAZETA CATHARINENSE, 17/11/1908). Sob outra perspectiva, um periódico paranaense (DIARIO DA TARDE, 14/01/1909) afirmava que a estrada em questão nascera do "eterno cochilo" do Paraná, ao não se aperceber de uma manobra de Lauro Müller.[51] Como o Congresso Nacional havia estabelecido a política de não realizar novas concessões de ferrovias com garantia de juros, Müller encartou no orçamento uma disposição que autorizava o governo a transferir de uma linha para outra as garantias de juros em vigor, contanto que, com esta transferência, houvesse encurtamento de traçado. Tal disposição, considerada "capciosa", passou desapercebida pelos representantes do Paraná, e coube perfeitamente ao caso da São Francisco. Mais tarde, como ministro, Müller foi o próprio executor daquela disposição, beneficiando, mais uma vez, a BRC.

Mas receber a garantia não bastava. A empresa queria incrementar os ganhos. Uma das maiores ambições da Companhia a partir de 1908 foi a negociação da garantia de juros sobre a linha São Francisco, conforme pode ser percebido em inúmeras correspondências

---

[51] Enquanto os periódicos do Paraná consideram a necessidade da interrupção da São Francisco, concentrando neste ponto o foco de sua argumentação sobre o assunto, os jornais de Santa Catarina, ao contrário, mencionam a imperiosa carência de sua construção.

de seus diretores (vide, por exemplo, CERJAT, 26 de fevereiro de 1909). O desafio era o aumento desta garantia, visto que a grande preocupação da BRC não era de fato o aproveitamento econômico da linha, mas sim os ganhos a serem auferidos através de sua construção.

Em carta de Cerjat a Farquhar podemos observar que não era desconhecido pela Companhia o fato de que a São Francisco não seria capaz de concorrer com a Estrada de Ferro do Paraná. Cerjat constatava que todos os produtos de 2/3 da zona do Paraná servido pela EFSPRG iriam forçosamente ao Caminho de Ferro do Paraná. Desta maneira, a produção de 9/10 desta zona passaria por lá, *mesmo que a São Francisco fosse construída*. Esta contaria com produtos que só poderiam pagar uma tarifa reduzida (tais como madeiras e cereais), enquanto o mate e as mercadorias de importação, que pagavam tarifas elevadas, passariam por Paranaguá e pela Paraná Railway (CERJAT, 19 de abril de 1909).[52] É certo, portanto, que a São Francisco foi construída já se conhecendo seu subaproveitamento. Deficitária até 1914, a partir de 1915 passou a apresentar um saldo positivo, embora variável e muitas vezes modesto, até 1946 (KROETZ, 1975, p. 82).[53] As mercadorias transportadas eram, sobretudo, madeiras, erva-mate e cereais (KROETZ, 1975, p. 78).

Ana Lanna considera que a linha de São Francisco ao Iguaçu foi uma das mais importantes fontes de obtenção de recursos junto ao Governo Federal.

> O porto e a fronteira, cruzando o nada, transportando coisa nenhuma, mas com a garantia de 40 contos de réis por km de traçado, um dos maiores subsídios fornecidos, em todos os tempos, pelo governo (LANNA, 2002, p. 67).

Finalmente, em outubro de 1910 o acordo com o Governo Federal chegou a termo, sendo considerado por Sampaio como “uma das mais duras lutas” enfrentadas pela BRC (SAMPAIO, 11 de outubro de 1910).

Foi neste contexto que se fez alusão a um dos casos mais impressionantes de corrupção presentes na documentação. Carlos Sampaio faz referência a famosa

[52] É possível que Cerjat tenha recebido uma reprimenda de Farquhar, pois em carta enviada um mês mais tarde aquele comenta que concordava com as opiniões deste e que a Companhia não deveria construir linhas que não pudessem ser exploradas economicamente (CERJAT, 19 de maio de 1909).

[53] A comparação com outras ferrovias catarinenses não é muito reveladora. A Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina acumulou déficits desde o início de seus trabalhos, em 1884. A Estrada de Ferro de Santa Catarina, que cruzava a zona de colonização alemã do estado também era deficitária, alternando raros momentos de superávit a partir de 1927 (KROETZ, 1975, p. 41 e p. 80).

Transparaguaia Railway, que estava sendo negociada junto ao governo. Embora o poder público estivesse então se opondo ao sistema de garantia de interesse, este era o sistema preferido pela BRC. As negociações prosseguiriam no Paraguai, devendo ser responsabilizado por elas o Dr. Ramiro Barcelos (que deveria, segundo Sampaio, receber um "bom agradecimento" se conseguisse negociar as mudanças e concessão de terras adicionais sugeridas por Farquhar). Em meio a estas informações, o autor da carta relatava que

> The Minister of Viação wanted me to undertake to contract all the construction of the São Francisco line with an engineer friend of his. Bearing in mind your instructions on this point, I told the Minister *I would prefer to give his friend any other compensation*, but could not undertake such an obligation as he suggested. *I therefore telegraphed you concerning 100 contos of reis, which I now have your authority to pay* [grifos meus] (SAMPAIO, 11 de outubro de 1910). [grifos meus][54]

O pagamento de 100 contos de réis, uma fortuna para os padrões da época, ao "amigo" do Ministro, o Dr. Francisco Sá, expõe de forma retumbante a fragilidade do Governo Federal enquanto agente neste processo de negociação.[55] Permeáveis à negociação de propinas e demais acordos escusos, faltava aos representantes do poder público um esteio moral e ético para barrar o avanço de um capitalismo que desconhecia tais limites. Como veremos mais adiante, esta foi a base para o florescimento de um sistema de transporte ferroviário ineficiente, oneroso e deficitário.

A linha de São Francisco, que poderia ligar o porto de mesmo nome ao Paraguai, seria um importante passo para a realização daquela antiga ambição de Farquhar referente à constituição uma linha pan-americana. Lembremos que a Estrada de Ferro Brasil –

---

[54] [tradução aproximada] "O Ministro da Viação pediu-me para prometer o contrato de toda a construção da linha de São Francisco com um engenheiro amigo dele. Tendo em mente suas instruções sobre este ponto, eu falei ao Ministro que *preferia dar ao seu amigo alguma outra compensação*, mas não poderia prometer a obrigação que ele sugeria. *E portanto telegrafei a você sobre 100 contos de réis, que agora tenho sua autorização para pagar*."

[55] O mesmo Dr. Francisco de Sá, após o término de seu mandato, solicitou a Sampaio algumas informações a fim de defender-se de várias acusações feitas contra ele pelos jornais. Em correspondência a Mr. Egan, Sampaio pede a este que atenda ao pedido do ex-ministro, que precisava de dados referentes ao gasto real da linha Itararé-Uruguai até julho de 1910 e o custo por quilômetro da linha São Francisco. As ordens de Sampaio são de que Mr. Egan repasse tais dados, pois "[...] I am sure that, defending himself, he can do a lot of good to us" (SAMPAIO, julho de 1911).

Paraguai jamais se realizou, permanecendo o trecho construído entre São Francisco e Porto União como um ramal da linha tronco, inaugurado apenas em setembro de 1917.[56]

Durante toda a construção da linha de São Francisco houve atrasos e dificuldades. Movia-se a passos muito lentos, ficava paralisada durante longos períodos. Tendo os trabalhos sido interrompidos por vários motivos, seu primeiro trecho, entre São Francisco e Hansa, foi concluído em junho de 1910. O governo do estado de Santa Catarina acreditava a este ponto que a ferrovia seria concluída em três anos (SANTA CATARINA, 1910, p. 166).

Entretanto, os atrasos e a pressa para concluir o tronco principal da EFSPRG levaram a BRC a protelar e a deixar em segundo plano a construção da São Francisco. Assim como os trabalhadores trazidos pela Companhia eram preferencialmente encaminhados à linha Itararé - Rio Uruguai,[57] também materiais de construção destinados à primeira acabavam por compor a linha principal. Já em abril de 1908 a imprensa relatava a denúncia feita pelo superintendente da cidade de São Francisco de que o material destinado a Estrada de Ferro São Francisco - Iguaçu estaria sendo empregado na linha de Itararé, causando grandes prejuízos à construção daquela ferrovia (GAZETA CATHARINENSE, 08/04/1908). O mesmo periódico, no mês seguinte, criticava as delongas, a suspensão das obras, a dispensa de muitos homens e a remoção do material para uso em outras ferrovias, considerando que haveria um conluio entre a EFSPRG e o Paraná para a não conclusão da São Francisco, pois esta iria absorver o tráfego da Estrada de Ferro do Paraná, tradicional exportadora de erva-mate pelo porto de Paranaguá (GAZETA CATHARINENSE, 15/05/1908).[58] A importância da erva-mate para a vida paranaense foi imensa, não apenas do ponto de vista econômico mas também para a generalização das relações capitalistas de produção, com uma sofisticada divisão do trabalho, adoção de novas técnicas produtivas e para a criação de uma burguesia industrial (OLIVEIRA, 2001, p. 26).

O caminho de ferro do Paraná foi finalmente integrado à rede da EFSPRG através de decreto de 31 de março de 1910. Na mesma data a Estrada de Ferro D. Tereza Cristina

---

[56] Também não foi realizada a projetada estrada entre São Francisco e Porto Alegre, que deveria passar por Florianópolis e fazer ligação com a Estrada de Ferro D. Teresa Cristina.

[57] Discuto de forma mais aprofundada esta questão na terceira parte deste trabalho.

[58] Note-se que a *Gazeta Catharinense* tinha posições bastante críticas sobre a construção da Estrada de Ferro de São Francisco, aproveitando-se do episódio para pontuar uma suposta incompetência por parte do governo estadual, então chefiado por Gustavo Richard (vide, por exemplo, GAZETA CATHARINENSE, 17/11/1908).

(EFDTC) passou à mesma rede, configurando o monopólio da BRC sobre a viação dos estados de Santa Catarina e Paraná.[59]

Naquele mesmo ano, estando já inaugurada a parte inicial da São Francisco, o Dr. Pamphilo d'Assumpção, presidente da Associação Comercial Paranaense, ao comentar os problemas de portos e viação no Paraná, concentrou sua argumentação sobre a Estrada de Ferro São Francisco. Inconformado, destacava a expectativa de que, ao arrendar a Estrada de Ferro do Paraná, a EFSPRG faria desta a base de sua viação, abandonando a São Francisco; entretanto naquele momento nada apontava para isso (DIÁRIO DA TARDE, 20/10/1910). Tudo indica que a BRC usou esta moeda de troca ao negociar as melhores condições para o arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná; entretanto, após conseguir este objetivo, persistiu na construção da São Francisco – pois os verdadeiros lucros não advinham da exploração, mas sim da construção de ferrovias.[60] Assim, a holding ampliou seu controle sobre os caminhos de ferro do sul do país aproveitando-se da delicada situação política existente entre os estados catarinense e paranaense.

Em 6 de outubro de 1910 foi assinado o decreto que autorizou a formação da linha transparaguaia, que ligaria a estrada de São Francisco a Foz do Iguaçu (O PROGRESSO, 20/10/1910).[61] Em 4 de outubro de 1913, entretanto, ainda se inaugurava a linha entre São Francisco e Canoinhas (O TRABALHO, 13/10/1913). Um episódio um pouco anterior trazido por outro periódico indica que as relações entre Santa Catarina e Paraná continuavam muito tensas. Uma inspeção de linha foi tratada por um jornal paranaense como se fora uma inauguração do trecho da São Francisco entre Hansa e Três Barras. O povo de Rio Negro teria protestado contra esta "inauguração improvisada". A imprensa catarinense respondeu que tal episódio buscava apenas denegrir a imagem de Santa Catarina, pois se tratava tão somente de uma viagem de inspeção do engenheiro fiscal. Elevando o tom das críticas, afirmam que os vizinhos do norte haviam demonstrado falta de

---

[59] A Estrada de Ferro D. Tereza Cristina fazia a ligação da região carbonífera de Tubarão às cidades de Laguna e Imbituba. Já a Estrada de Ferro do Paraná reunia o porto de Paranaguá à capital do estado, Curitiba, e regiões vizinhas, destacando-se a cidade de Ponta Grossa. Controlava o comércio da erva-mate na região e possuía uma receita superavitária em 1910 (COMPAGNIE..., s/d).

[60] Esta é a hipótese levantada por Lanna, que sugere que as Companhias concessionárias interessavam-se sobretudo pela construção das ferrovias e não por sua exploração (2002, p. 77). A raridade das Estradas de Ferro lucrativas, ou seja, que apresentavam um constante e significativo superávit, referenda esta tese.

[61] Através do mesmo decreto se concedeu o valor de 30 a 40 contos ouro por kmcomo garantia para a linha de São Francisco ao Rio Paraná e Sete Quedas (COMPAGNIE..., s/d).

educação e falta de "civilização". Suas autoridades seriam "semi-selvagens", difamadores, hipócritas, etc. (GAZETA CATHARINENSE, 05/04/1913).

Em relação ao modo de agir da BRC, devemos ainda lembrar seu alto custo operacional. Não se tratava apenas dos valores despendidos com a construção, mas

> Gastos elevados, incorporados nos custos operacionais, que incluíam pagamentos e favores a políticos brasileiros e engenheiros fiscais, compra inadequada e superfaturada de material, salários elevados para a diretoria (LANNA, 2002, p. 79).

Além disso, os dados oficiais apresentados pela empresa ao governo não eram reais. Considerações sobre a "conta verdadeira" dos gastos da EFSPRG constam em um relatório de 1912, em que se avaliava que a Companhia não poderia ter em sua contabilidade outros valores além dos que resultavam da tomada de contas – ou seja, os dados oficiais encaminhados ao governo. Entretanto, seria interessante conhecer e expor aos banqueiros a *conta verdadeira* (sublinhado no original) da exploração (SÃO PAULO – RIO GRANDE, 9 de março de 1912).

Os casos mencionados podem nos chocar, mas certamente não devem nos surpreender. Além de tais negociatas fazerem parte do próprio meio de construção de ferrovias da época, a empresa em questão constantemente exibiu comportamentos fora de padrões considerados éticos para a sociedade civil daquele tempo. Assim, jornais e personalidades protestaram contra seu *modus operandi*, embora possamos pensar neste caso em um conflito entre uma mentalidade ainda parcialmente pautada em valores tradicionais frente a um irresistível avanço capitalista. O impulso pelo lucro fácil, a fraca atenção pelo interesse público e a construção de Estradas de Ferro sem qualidade e mais extensas do que o necessário são alguns dos aspectos deste avanço. E assim ocorreu em muitos países, sucumbindo apenas nos locais onde a fiscalização foi rigidamente aplicada pelos poderes públicos.

4. A MODERNIDADE E A FERROVIA

4.1 – Discursos recorrentes sobre a Modernidade e a Ferrovia

Tornou-se um lugar-comum historiográfico relacionar o início da construção de ferrovias à modernidade. Entretanto, esta é uma leitura tão intensa para a época que não pode deixar de ser citada.

Os primórdios da construção de ferrovias, ainda na Europa do século XVI, ligavam-se à exploração de minas de carvão, ao ponto de se poder afirmar que "Tecnologicamente, a ferrovia é filha das minas e especialmente das minas de carvão do norte da Inglaterra" (HOBSBAWM, 2001, p. 61). Esta exploração era feita originalmente através de vagonetes com rodas de madeira, que se deslocavam em trilhos igualmente feitos de madeira e movimentados por tração animal ou humana (SETTI, 2000, p. 3). No século XVIII a invenção da máquina a vapor impulsionou não apenas a Revolução Industrial, mas levou a um evento incomparável: a criação de um veículo que utilizava o vapor d'água para sua movimentação. Muitos engenheiros e inventores contribuíram para seu desenvolvimento, merecendo destaque o nome do inglês George Stephenson, cuja locomotiva conseguiu arrastar alguns vagões em 1814. A viagem inaugural foi feita em setembro de 1825, em um trecho de 25 km percorridos com a velocidade de 25 km/h (BRINA, 1983, p. 01). Não tardou para que a surpreendente invenção, que aos poucos se tornou símbolo de progresso e do desenvolvimento capitalista, se espalhasse pelos continentes e países. Apenas se provara sua viabilidade na Inglaterra (em torno de 1825-30) e sua expansão pelo mundo ocidental teve início: Estados Unidos (1827), França (1828), Alemanha e Bélgica (em 1835) e Rússia (1837) inauguraram suas primeiras linhas, via de regra ainda pequenas (HOBSBAWM, 2001, p. 61). Em 1855 todos os continentes já possuíam ferrovias e, em 1875, havia no mundo 62 mil locomotivas e 112 mil vagões de passageiros. O século XIX passou a ser considerado o "século do caminho de ferro" (AZEVEDO, s/d, p. 18) ou, segundo Hobsbawm, a "idade das Estradas de Ferro" (2004, p. 72).[62] As ferrovias tornaram-se a condição de um mundo progressivamente unificado, ligando regiões remotas do globo com

[62] Para detalhes numéricos, vide os quadros constantes na mesma obra (HOBSBAWM, 2004, p. 73).

regularidade, capacidade de transportar vastas quantidades de mercadorias e pessoas e, sobretudo, com velocidade. Assim, em 1870, o mundo era mais conhecido do que nunca fora antes.

Símbolo maior do progresso e desenvolvimento tecnológico do século XIX, os caminhos de ferro representaram uma espetacular evolução para um sistema capitalista em processo de expansão. Impressionante, atingia diretamente as pessoas comuns:

> [...] nenhuma invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade de uma nova era; a revelação fez-se ainda mais surpreendente pela incomparável maturidade técnica mesmo das primeiras ferrovias. [...] A Estrada de Ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia (HOBSBAWM, 2001, p. 61).

A América do Norte teve um desenvolvimento ferroviário destacado, influenciando as Américas Central e Latina. Cuba foi o país latino pioneiro na introdução das ferrovias, em 1837, seguindo-se México e Peru (1849), Chile (1850), Brasil (1854), Colômbia (1855) e Argentina (1857) (THOMÉ, 1983, p. 19).

No Brasil a primeira ferrovia inaugurada, a Estrada de Ferro de Petrópolis, ligava o Rio de Janeiro àquela cidade e foi organizada e construída pelo empresário brasileiro Irineu Evangelista de Souza, por este motivo agraciado com o título de Barão de Mauá.[63] Faltava à elite brasileira, entretanto, o capital a ser investido na construção dos caminhos de ferro, cujos valores eram altíssimos.[64] Não tardou para que o capital internacional dominasse os negócios referentes à construção e exploração de Estradas de Ferro em nosso país.[65] O

---

[63] Esta primeira Estrada de Ferro contou apenas com o privilégio de zona de 5 léguas, não tendo recebido favores tais como a garantia de juros ou mesmo empréstimos. Detalhes sobre esta ferrovia e especialmente sobre o envolvimento do Barão de Mauá nos negócios ferroviários brasileiros, consulte-se Ganns (s/d).

[64] Enquanto na Inglaterra Hobsbawm destaca exatamente o contrário: as ferrovias representaram o investimento ideal para as quantidades excepcionais de capital acumulado pelas classes ricas, especialmente entre 1820 e 1850 (HOBSBAWM, 2001, p. 62/64). Pacheco (s/d, p. 3) explicou assim o processo em nosso país: "O vulto das cifras dos orçamentos das primeiras estradas de ferro [...] assustou os estadistas do império e retardou, por decênios, o surto ferroviário entre nós. [...]. Para incentivar a construção de estradas o govêrno imperial inaugurou, então, o sistema de garantia de juros aos capitais empregados em tais serviços.[...] Veio depois o regime de arrendamento, das construções por conta do Estado (prolongamentos e ramais) e por subvenção quilométrica."

[65] Investigando a presença de capitais estrangeiros na indústria de transformação de nosso país, Suzigan e Szmrecsánty comentam que, no período entre 1880 e 1900 estes capitais concentravam-se no setor de transportes (especialmente ferrovias), de energia elétrica e da agroindústria açucareira. Nas primeiras décadas

sistema de concessões, privilégios e subvenção quilométrica mostrava-se um excelente negócio, e aos poucos a preponderância absoluta passou a se dar através de capital estrangeiro, fosse inglês, francês, belga ou alemão. Apenas no centro-sul do Brasil as empresas contavam, no final do século XIX, quase duas dezenas; em princípios do XX, monopolizavam quase 100% da malha ferroviária por concessão ou arrendamento (THOMÉ, 1983, p. 24). Ao longo da primeira República, no entanto, a participação estrangeira decaiu bastante, devido à ação dos governos federal e estadual através de compras e desapropriações (TOPIK, 1987).

Desde os primórdios a União assumiu uma posição fundamental. Concedendo variados benefícios às empresas, assumindo ferrovias privadas à beira da falência ou arrendando-as por valores módicos, buscava assim atrair e preservar os investimentos estrangeiros em nossa malha ferroviária, a um custo muitas vezes bastante alto. Entende-se assim porque a questão política era tão importante na constituição de uma ferrovia.

Através do decreto referente a uma concessão, o governo garantia ao concessionário o privilégio de “construção, uso e gozo” de uma certa ferrovia durante um tempo determinado. Garantia-se a não concessão de caminhos de ferro que pudessem fazer concorrência com a concessionária original. O período de vigência de um privilégio era variável e, na verdade, obedecia a critérios pouco claros, podendo variar entre 40 e 90 anos. Supostamente o prazo mais dilatado, de 90 anos, seria destinado às Estradas de Ferro de maior importância; porém na prática isso nem sempre funcionou, e ferrovias importantes receberam privilégios menos relevantes que outras menos significativas, havendo inclusive o surpreendente caso de uma empresa que conseguiu uma concessão estadual perpétua (BENÉVOLO, 1953, p. 138 e segs.). Durante o Império estabeleceu-se que as concessões seriam de alçada do governo central quando servissem a mais de uma província, e provinciais quando se referissem apenas a uma unidade do país. Este modelo continuou vigendo após a República.

Havia ainda o chamado privilégio de zona. Com origem em países como Itália e Alemanha, tornava ainda mais atraente o negócio, pois concedia à empresa construtora a posse de terras lindeiras à Estrada de Ferro. No Brasil o primeiro privilégio de zona data de

---

do século XX esta situação mudou, com investimentos diretos em setores como a produção de pneus, fósforos, máquinas, veículos sapatos, entre outros (IN SILVA e SZMRECSÁNTY, 2002, p. 261/283).

1840, com dez léguas de extensão. Em 1852 um decreto geral tornou o mesmo constante para todas as concessões, variando apenas a largura. Esta era extremamente variável, indo desde 40 km até 1 km, e novamente se observa a falta de critérios, pois estradas importantes podiam receber uma zona inferior à de pequenos ramais. Paulatinamente ocorreu uma diminuição desta largura, que chegou a 10 km em 1880 (BENÉVOLO, 1953, p. 173 e segs.). As variações que apontei acima deviam-se, certamente, à força política e econômica da empresa ou pessoa concessionária. Lembremos que a concessão original da EFSPRG concedia a João Teixeira Soares um privilégio de 90 anos e de 30 km para cada face da ferrovia, ou seja, valores bem dilatados.

Outra forma de atração dos capitais estrangeiros foi a Lei de Garantia de Juros (decreto 641, de 26 de junho de 1852), através do qual se assegurava 5% de juros sobre o capital utilizado na construção de ferrovias, mais adiante incrementado para 6% ou mesmo 7%. Entretanto nem todas as estradas desfrutavam de garantia de juros. Esta deveria ser aprovada pelo Poder Legislativo (federal, estadual ou municipal) (ALMEIDA JR, 1925, p. 59).

> A garantia de juros concedida pelo Estado consistia numa contribuição anual que, somada à renda líquida da companhia, devia perfazer os 5% de lucro sobre o capital total realmente investido. O que significava garantir ao capital sua reprodução até este limite (EL-KAREH, 1982, p. 12).

Ou seja, as companhias tinham assegurado que seu investimento daria lucro mínimo de 5% sobre o capital investido, tornando este um negócio certo, no qual era impossível não ganhar. Entretanto os juros eram pagos durante um período determinado, e deveriam ser reembolsados:

> No regimen da garantia o governo garante os juros do capital que for empregado pelo concessionario até uma certa quantia, em papel ou em ouro, considerada média kilometrica. Nos ultimos vinte annos, a taxa adoptada foi sempre de 6%, e a média kilometrica 30 contos de réis. Todas as concessões recentes, que foram as mais importantes, tiveram garantia sobre o capital-ouro. Os juros pagos pelo governo são considerados adiantamentos, pelo que serão reembolsados, com excesso de renda liquida (geralmente com os excessos de 8%). Os juros garantidos são pagos durante um praso limitado (de 20 a 30 annos) (SILVA, 1910, p. 94/95).

Este poderia parecer um negócio relativamente seguro para o governo, pois os capitais desembolsados seriam repostos a partir do momento em que a ferrovia, já construída e operacional, passasse a dar lucro. No entanto, as ferrovias brasileiras eram, salvo poucas e honrosas exceções, deficitárias, forçando a União ao desembolso constante de garantias. Em 1898 a situação tornou-se crítica, pois um terço do orçamento da União teve de ser reservado para a garantia de juros. Embora contrário à intervenção do Estado na economia, o governo Campos Sales foi assim levado à expropriação de doze companhias estrangeiras em 1901, tendo adquirido 13% do sistema ferroviário brasileiro com dinheiro emprestado em Londres. Quase todas as linhas compradas foram a seguir sublocadas, e Topik (1987, p. 113/14) considera que a União conseguiu uma economia real com as desapropriações.

A garantia de juros da EFSPRG era efetiva, livre de qualquer imposto e seria paga a cada semestre, em 30 de junho e 31 de dezembro, durante 30 anos. Os juros de 6% ao ano seriam pagos enquanto durassem as construções, sobre as quantias depositadas pela Companhia junto aos agentes financeiros do Brasil em Londres, a contar das datas dos depósitos. As retiradas de tais depósitos seriam feitas por prestações, conforme as necessidades das construções, através de pedido feito ao Ministério da Agricultura com antecedência de 90 dias. Para o procedimento de retiradas, a empresa deveria comprovar a boa aplicação das somas anteriormente solicitadas. Após a inauguração do tráfego, os juros seriam pagos através dos comprovantes de receita e despesa. As despesas de construção só seriam pagas até o limite máximo de 30:000$000 (trinta contos de réis) ouro por kilometro (COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO - RIO GRANDE, 1931, p. 61). No momento em que os dividendos ultrapassassem 8%, o excedente deveria ser repartido igualmente entre o Governo e a Companhia, cessando tal divisão quando fossem embolsados ao Estado os juros pagos (COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO - RIO GRANDE, 1931, p. 65).

Como se percebe em grande número das correspondências internas dos diretores, as retiradas por vezes se tornavam um problema para a empresa, pois esta devia contar com a autorização governamental que, por sua vez, dependia da avaliação dos engenheiros fiscais. Os fiscais deveriam observar o valor retirado relacionando-o aos avanços realizados na construção, aconselhando ou desaconselhando a retirada de novos valores pela Companhia.

Em abril de 1908, por exemplo, Gaston Sengès escreveu ao chefe do Departamento de Fiscalização de Estradas de Ferro, Dr. Alberto Gustavo Paulo de Frontin, desaconselhando a retirada de novos valores pela BRC, pois o trabalho efetuado não correspondia ao valor do dinheiro gasto (SENGÈS, 20 de abril de 1908).

Voltemos, porém, às vantagens concedidas às empresas. Após 1873, não satisfeito com os resultados da política ferroviária da época, o governo instituiu uma subvenção extra, correspondente a uma certa quantia por quilômetro construído. O subsídio em questão contribuiu para ampliar o interesse europeu pelo investimento em nosso país. Como os contratos previam que os empreendimentos estrangeiros passariam, obrigatoriamente, para o governo após um prazo determinado (geralmente de 90 anos), a subvenção seria, pela lógica, um mero adiantamento de capital, já que este retornaria através de ferrovias equipadas e em funcionamento (THOMÉ, 1983, p. 23/24).

Como conseqüência, quanto maior a quilometragem, maior a subvenção, o que levou os construtores à decisão de ampliar indevidamente as linhas. Assim, tivemos ferrovias sinuosas, excessivamente extensas e que evitavam ao máximo as chamadas "obras de arte"[66] que as poderiam encarecer.[67] Isto gerou estradas cheias de curvas, nas quais os trens circulavam de forma lenta, e onde a possibilidade de acidentes era potencializada.

A política de subvenção gerou problemas gravíssimos. Azevedo os define como "abusos e extravagâncias" que prejudicavam a União e o passageiro comum:

> Das janelas dos trens, em certas ferrovias, costumavam distrair-se os passageiros, por desfastio, nas longas viagens, com essas aberrações com que se alongavam os traçados para aumentarem os proventos de auxílios oficiais. [...] Trechos numerosos da antiga Rêde Sul-Mineira, da Mogiana e da São Paulo – Rio Grande constituíam outros tantos frutos destes "malsinados processos" que só interessavam financeiramente a companhias ou a empreiteiros sem escrúpulos, a cuja ganância, se não fechava os olhos, não opunha o Estado um sistema de freios, por um controle mais eficaz das obras de abertura das ferrovias. [...] Mais dia, menos dia, teria o Estado de refazer os trechos, por meio de traçado novo. Mas que importavam estes desvios das condições técnicas? O essencial – construir a linha rapidamente e receber maior auxílio, fôra realizado... (AZEVEDO, s/d, p. 136/137).

---

[66] As obras de arte são aquelas obras mais detalhadas e complexas em uma construção de Estrada de Ferro e, conseqüentemente, mais caras: "As obras d'arte, nas estradas de ferro, constam de boeiros, pontilhões, pontes, viaductos, passagens superiores, passagens inferiores, tunneis, galerias de abrigo contra-neve, contra a areia, etc." (PICANÇO, 1892, p. 158/159).

[67] "As garantias de subsídios dependiam apenas da capitalização e não do desempenho, e por isso muitas empresas construíam suas linhas contornando os obstáculos em vez de fazer obras de arte, utilizavam materiais inferiores e prestavam serviços deficientes" (TOPIK, 1987, p. 113).

Outro importante elemento a destacar refere-se à participação do Estado na construção de ferrovias durante a República Velha. Já durante o Império a Coroa investira diretamente na aplicação de fundos públicos e compra de ações de algumas linhas. Assim, quando o regime se encerrou, o governo era proprietário e operador de 34% das linhas. Durante o período republicano, o Estado viu-se obrigado a desapropriar parte das ferrovias, arrendando-as em seguida. A União garantia privilégios, concessões e juros; entretanto, mesmo assim muitas vezes as empresas particulares abandonavam as linhas, obrigando o Estado a concluir os trabalhos de construção e de manutenção do funcionamento. Este "impulso empreendedor dos particulares e a intervenção salvadora do Estado" são constantes na história ferroviária do país (AZEVEDO, s/d, p. 136). Em certas linhas arrendadas o Estado manteve controle apenas sobre as operações; já outras, como a importante Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga Estrada de Ferro Dom Pedro II) foram mantidas sob controle direto total (TOPIK, 1987).

Até 1930, a participação do Estado como proprietário de ferrovias foi paulatinamente sendo incrementada, chegando a ser dono de 2/3 da rede ferroviária do país e operando mais da metade. Após a Primeira Guerra Mundial, não somente o negócio ferroviário entrou em crise, devido aos aumentos das tarifas e à diminuição do comércio internacional, mas ainda os capitais estrangeiros passaram a preferir investimentos industriais e serviços de utilidade pública, considerados mais rentáveis que a viação férrea. Além disso, neste período o Estado passou a ser menos receptivo ao capital estrangeiro, devido ao florescimento de um certo nacionalismo. O importante era proteger os fazendeiros com fretes mais baratos (TOPIK, 1987). Desta maneira o Estado passou à condição de proprietário de muitas ferrovias.

O incremento quilométrico dos caminhos de ferro sempre dependeu das crises e oscilações experimentadas pelo país, tais como a Guerra do Paraguai e o Encilhamento.[68] No período a que se refere meu estudo, nota-se um crescimento notável das ferrovias, conforme pode-se observar através da tabela a seguir:

[68] Sobre o Encilhamento e suas conseqüências para a economia nacional, consultar Singer (IN SACHS, WILHEIM e PINHEIRO, 2001, p. 81-92).

Tabela 2

Rede das Estradas de Ferro Desenvolvimento anual da extensão em tráfego (1854-1912)			
Ano	Extensão/ km (inaugurada durante o ano)	Total em Tráfego/ km	Por 1.000 km^2 / metros
1854	14,500	14,500	1,67
1855	----	14,500	1,67
1856	1,690	16,190	1,86
[...]	[...]	[...]	[...]
1908	1.019,767	18.632,655	2.145,19
1909	608,323	19.240,978	2.215,23
1910	2.084,523	21.325,501	2.455,22
1911	961,404	22.286,905	2.565,91
1912	1.204,477	23.491,382	2.704,58

Fonte: **Annuario Estatistico do Brazil,** 1908-1912. Rio de Janeiro, Typ. da Estatística, 1917. vol. II, p. 31.

Entre os anos de 1900 e 1920, a extensão em tráfego variou à razão de aproximadamente 86%, conforme a tabela 03. Note-se que nos primeiros anos do século XX o desenvolvimento foi pífio, sofrendo um incremento posterior. Trata-se das conseqüências do Encilhamento, que causou uma interrupção de obras iniciadas e uma estagnação superada apenas a partir de 1903, quando o Brasil entrou em uma nova fase de atividades construtivas (VIANNA, 1949, p. 187/188).

Tabela 3

Extensão da rede ferroviária em tráfego – 1900-1920	
Anos	Extensão da Rede (em km)
1900	15 316
1901	15 506
1902	15 680
1903	16 010
1904	16 306
1905	16 781
1906	17 243
1907	17 605
1908	18 633
1909	19 241
1910	21 326
1911	22 287
1912	23 491
1913	24 614

1914	26 062
1915	26 647
1916	27 015
1917	27 453
1918	27 706
1919	28 128
1920	28 535

Fonte: **Estatísticas históricas do Brasil**. Séries Econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1985. Rio de Janeiro: IBGE, 1987. vol. 3, p. 411.

As ferrovias brasileiras, em seus primórdios, tinham a função de servir como complemento para a navegação. Não formavam uma rede integrada, mas em geral ligavam um porto a uma região produtora, especialmente de itens de exportação, tais como café, açúcar, cacau, gado, erva-mate, etc. (MONASTIRSKY, 1997, p. 38/39).[69] Arias Neto considera que a dinamização da economia cafeeira contribuiu para o processo de modernização do país, no qual se inclui a construção de ferrovias. Os capitais liberados pela abolição do tráfico negreiro foram direcionados especialmente à produção de café, que se expandiu pelo interior, sobretudo paulista e mineiro, gerando problemas no escoamento da produção. A expansão das exportações levou a uma elevação da renda, que aumentou a capacidade de endividamento e importação do país.

> [...] esta renda, adicionada aos crescentes empréstimos, foi empregada na melhoria do sistema de transportes através da introdução e implantação de um sistema ferroviário e da melhoria dos portos [...] (ARIAS NETO IN FERREIRA e DELGADO, 2003, p. 207).

Não é surpreendente, portanto, que as primeiras ferrovias se localizassem na zona cafeeira, cuja proximidade geográfica com o centro político do Império não pode ser desconsiderada. O produto principal a ser transportado por uma Estrada de Ferro será era um dos principais fatores de seu sucesso econômico ou de sua derrocada:

> Em toda região centro-sul são os interesses da cultura de exportação que definem o traçado e crescimento das ferrovias: são todas estradas do café, orientadas pela localização das lavouras e pelos roteiros que levam ao porto de embarque, assim como pelos interesses dos administradores, produtores e comerciantes do café. [...] Estabelece-se uma dicotomia entre as ferrovias

[69] Conforme Hobsbawm: “Tal como existia na Ásia, Austrália, África e América Latina, a ferrovia, considerada do ponto de vista econômico, era basicamente um meio de ligar alguma área produtora de bens primários a um porto do qual estes bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo” (HOBSBAWM, 2004, p. 76).

> paulistas [...] e as restantes do Brasil... Como regra geral, aquelas estradas que transportam grandes quantidades de café são prósperas e aquelas que transportam pequenas quantidades têm receita líquida baixa ou déficits (LANNA, 2002, p. 15).

Neste contexto, a elite nacional controlava a produção agrícola direta, enquanto o capital externo controlava a infra-estrutura do comércio exportador, preponderando no capital que detinha ferrovias, portos, armazéns e bancos. Além disso, os navios estrangeiros que embarcavam nossos produtos eram cobertos por seguradoras estrangeiras (TOPIK, 1987, p. 24).

A concentração da malha ferroviária na região cafeeira foi constante durante o Império e a Primeira República, embora esta concentração diminua em termos percentuais após 1884, como se pode perceber através da tabela 04:

Tabela 4

Expansão Ferroviária 1854-1929 (em quilômetros)		
ANO	REGIÃO CAFEEIRA	BRASIL
1854	14,5	14,5
1859	77,9	109,4
1864	163,2	411,3
1869	450,4	713,1
1874	1.053,1	1.357,3
1879	2.395,9	2.895,7
1884	3.830,1	6.324,6
1889	5.590,3	9.076,1
1894	7.676,6	12.474,3
1899	8.713.9	13.980,6
1904	10.212.0	16.023,9
1906	11.281,3	17.340,4
1929	18.326,1	32.000,3

Fonte: Arias Neto (IN FERREIRA e DELGADO, 2003, p. 208).

Outro tipo de caminhos de ferro eram aqueles que possuíam um caráter de penetração, cuja motivação econômica somava-se à estratégica. Enquanto as linhas industriais deveriam desenvolver a produção, sobretudo a agrícola, as linhas férreas estratégicas tinham a função de se prolongar até as fronteiras, provendo segurança contra o

inimigo externo (D'OLIVEIRA, 1912, p. 39/40),[70] ou mesmo prevenindo possíveis tentativas separatistas no interior do país (ABREU E LIMA JR, 1914, p. 7). Freqüentemente os traçados das ferrovias aproveitavam-se de antigos caminhos de penetração, tais como trilhas de índios, veredas de bandeirantes e estradas de tropas, sendo que muitos destes caminhos "[...] contribuíram para ligações essenciais da viação terrestre brasileira [...]" (VIANNA, 1949, p. 175).

Apesar dos inúmeros planos de viação cujo objetivo era centralizar e organizar o crescimento dos meios de transporte em geral, nenhum deles foi fielmente cumprido, ocasionando um crescimento dispersivo e pouco integrado.[71] Além das características geográficas e de uma série de questões políticas, sempre muito presentes no momento de organização de uma concessão, contribuiu bastante para esta fragmentação o problema das bitolas.

Bitola é a distância existente entre as faces internas de duas filas de trilhos. A primeira ferrovia brasileira possuía bitola de 1,676 m, entretanto não se tratava de um padrão. A utilização desta bitola serviu para descarte de material antigo utilizado na Inglaterra, pois o Parlamento Britânico havia definido, em 1846, que a bitola de 1,435 seria o modelo para aquele país (SETTI, 2000, p. 7). Mais tarde, em 1907, a bitola de 1,435 ficou definida como padrão internacional pela Conferência de Berna, sendo hoje a adotada pela maioria dos países, embora sejam usados números distintos em alguns países europeus (BRINA, 1983, p. 6). No Brasil do século XIX estabeleceu-se uma polêmica entre os "larguistas" e os "estreitistas", que defendiam a bitola de 1,0 m, chamada de "bitola estreita". Como conseqüência, em nosso país existem nada menos que cinco diferentes medidas de bitolas, sendo que a preponderante é a bitola estreita.[72] Esta será a bitola

---

[70] Almeida Jr. considerava as estradas que chegavam às fronteiras "[...] pontas de bayoneta no peito inimigo" (1925, p. 45).

[71] Durante o Império foram elaborados vários planos de coordenação da viação nacional, nos quais a férrea tinha grande destaque. O primeiro deles foi elaborado pelo Eng. João Ramos de Queirós, em 1874. Neste mesmo ano surgiu ainda o Plano do Eng. André Rebouças; em 1881, Honório Bicalho apresentou sua contribuição ao Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Formulado por três engenheiros, o Plano Bulhões foi proposto em 1882. Após a Proclamação da República, nomeou-se uma comissão, que apresentou no ano de 1890 um Plano de Viação Federal; após este, houve ainda alguns projetos parciais. Ressalte-se que nenhum destes planos foi cumprido integralmente (VIANNA, 1949, p. 190/191). Alguns detalhes sobre o Plano de Viação da República encontram-se em Lanna (2002, p. 23).

[72] Citando dados referentes aos anos 1980, Brina coloca a seguinte divisão por bitolas: bitola de 1,60 m – 3.444 km; bitola de 1,435 m – 194 km; bitola de 1 m – 26.694 km; bitola de 0,76 m – 202 km; bitola de 0,60 – 16 km. Total: 30.550 km (1983, p. 7).

utilizada pela EFSPRG em toda sua extensão (CENTRO INDUSTRIAL DO BRASIL, 1909, p. 44). A diversidade de bitolas tornou-se mais um empecilho à integração:

> Este erro histórico da diversidade de bitolas, com muitas discussões acadêmicas e nenhum esforço prático para a unificação, como ocorreu na mesma época em outros países, afeta até hoje o sistema ferroviário brasileiro, tirando-lhe considerável poder de competitividade, sobretudo na captação de transportes a maiores distâncias (SETTI, 2000, p. 7).

Para países como a Grã-Bretanha, o alto custo das ferrovias era sua principal vantagem econômica, não obstante sua capacidade de interligação do mundo conhecido e o aumento da velocidade. Era mais importante, em seu início, a transformação que operou nas indústrias de bem de capital, que supriam o “[...] imenso apetite das ferrovias por ferro e aço, maquinaria pesada, mão-de-obra e investimento capital” (HOBSBAWM, 2001, p. 62). Todos os setores da produção passaram a ser por ela impulsionados, não apenas através dos serviços prestados pela ferrovia mas também através de seu consumo. Este passava pela produção mineira (ulha e carvão), pela produção siderúrgica (trilhos, vagões, pontes metálicas) e pela produção de máquinas e motores mas também pela produção de indústrias leves, tais como a de roupas (uniformes), de vidro (janelas de trens e estações), e de construção (pontes, estações) (EL-KAREH, 1982, p. 15). Entretanto, no Brasil as ferrovias não serviram para estimular as indústrias de carvão (especialmente devido a sua baixa qualidade), de aço (as siderúrgicas eram particularmente escassas, importando-se trilhos e locomotivas) e de bens de capital.

> As ferrovias brasileiras nasceram para atender às necessidades da economia mundial, muito mais do que a interesses da defesa nacional [...]; como nas classes dominantes do Brasil e no seu funcionalismo público predominava a filosofia da divisão internacional do trabalho, por tudo isso as ferrovias brasileiras não chegaram a ter reflexos positivos na infra-estrutura industrial (TOPIK, 1987, p. 143).

No Brasil o principal ônus desta expansão acabou por recair sobre a União. Conquanto existissem vários tipos de vantagens possíveis, como vimos acima, cabia ao governo a escolha de um ou mais de um destes meios para cada caso, “[...] tendo em vista o interesse publico, o futuro provavel da empreza, a maior ou menor difficuldade de se levantar capitaes para ela e o pedido da concessão que por ventura lhe fôr feito” (PICANÇO, 1892, p. 34).

O impressionante impulso emprestado pelas ferrovias ao desenvolvimento capitalista, que então se movimentava de forma excepcionalmente rápida rumo a uma difusão global, somado ao imaginário produzido pela população, podem nos dar uma idéia da revolução proporcionada pelas linhas ferroviárias e pelas locomotivas. Jamais, em toda a história da humanidade, havia se criado um meio de locomoção tão extraordinário. O impacto visual e mental sobre quem vivenciou estas experiências dificilmente pode ser exagerado; a sugestão comum era de que então se vivia uma nova era (HARDMAN, 1988, p. 24). Havia uma sensação de ruptura com o passado, típica do sentimento de modernidade. Sua chegada havia gerado um universo de representações que se inseriram definitivamente no inconsciente coletivo. Como afirma Hobsbawm,

> Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular (HOBSBAWM, 2001, p. 61).

A ferrovia passou a ser associada a modernidade, progresso, velocidade, recriando e simbolizando o avanço capitalista sobre a natureza. O fascínio da velocidade atingia o público, apontando novas maneiras de ver o mundo (LANNA, 2002, p. 18), fosse nas capitais ou no interior do país. No Brasil, os caminhos de ferro acabam por desempenhar também um papel desbravador, penetrando nos sertões até então indevassáveis, causando espanto ou mesmo pavor. O avanço territorial apontava para a constituição de uma nação, para a geração de identidades e para a composição de sociabilidades. Novos padrões de comportamento, afins com uma ordem capitalista, entravam em questão.[73]

> No final do século passado uma parte significativa da aprendizagem social se coadunava com a ferrovia e seu ritmo maquínico. [...] A chegada da empresa ferroviária, na região atravessada pela linha de trens, constitui-se numa referência moderna para a mudança da ordem das coisas e dos papéis sociais. No fim do século passado e início deste século, o trem era visto como um elemento civilizador. A estação ferroviária era a agência de urbanidade por excelência (ZORZO, 2001, p. 122).

A mudança de costumes e de mentalidades e novas relações econômico-sociais foram algumas das conseqüências que se apresentaram. Lembremos que para boa parte das

---

[73] Sobre as alterações trazidas pelas ferrovias ao sentido do tempo e sua crescente disciplinarização, adequada ao sistema de produção que então se impunha, conferir Possas (2001, p. 57-60).

regiões atingidas por sua malha a chegada do trem de ferro representou a institucionalização da propriedade privada da terra, a formação de núcleos urbanos e o aumento da demanda por serviços e produtos, causando a ruptura com uma existência de tipo tradicional. Neste sentido, a ferrovia representava um elemento civilizador; entretanto, não se trata de uma relação pacífica ou consensual. Gera-se a dicotomia entre civilizados e selvagens ou atrasados; o progresso é apresentado como inexorável e visto tão somente em seus aspectos positivos. Quem a ele não adere, mostra-se descartável; assim, a Estrada de Ferro torna-se um instrumento para a imposição de uma ordem capitalista e para o reforço e/ou criação de códigos de comportamento e moral.[74]

Na época de sua implantação, o discurso modernizador sobre as ferrovias tornou-se lugar-comum entre os engenheiros, políticos, e mesmo entre os intelectuais. Desde o século XIX o tema era motivo de grande fascinação, que se traduzia em variadas publicações.[75] O transporte ferroviário passou a ser descrito como paliativo para os imensos problemas enfrentados pelo país. “A constituição de uma rede ferroviária viabilizaria o país do futuro, materializaria as possibilidades de desenvolvimento contidas na sua natureza” (LANNA, 2002, p. 166); brotava uma empolgação quase frenética em torno das possibilidades por ela abertas. Como coloca Zorzo (2001, p. 73),

---

[74] O mundo ferroviário era um mundo masculino. Entretanto, trabalhos mais recentes, como o de Possas (2001) apresentam uma perspectiva de gênero através da qual se tornam visíveis as mulheres que, de alguma maneira, compartilharam desta aventura: primeiramente como esposas de administradores e trabalhadores; posteriormente, como ferroviárias elas mesmas, um difícil caminho de superação de preconceitos.

[75] Algumas delas elaboravam descrições ou comentários sobre as Estradas de Ferro e Viação de nosso país, analisando seu histórico, divisão por províncias, dados estatísticos, etc. (PICANÇO, 1884; PESSOA JR, 1886; SILVA, 1910); outras traziam um arrazoado ou transcrição das leis referentes ao assunto (CENTRO INDUSTRIAL DO BRASIL, 1909; PAIVA, 1922), podendo ainda analisar detidamente o problema ferroviário de um Estado específico (RAMOS, 1915). Muitas publicações possuíam caráter técnico, sendo dirigidas a engenheiros especializados na construção de caminhos de ferro. Possivelmente a mais conhecida tenha sido a obra do eminente engenheiro Francisco Pereira Passos, cuja *Caderneta de campo para uso dos engenheiros incumbidos de trabalho de Estradas de Ferro* teve sua primeira edição no ano de 1873 em Londres. Nesta o autor coligiu apontamentos referentes a sua experiência como engenheiro de ferrovias, tratando de variados aspectos de sua construção. Muitos autores seguiram seus passos, como d’Oliveira (1912), cuja publicação em primeira edição se deu em 1886, J. Junot Pacheco (s/d), Rodolfo Ahrons (1897) e Adolpho Gomes de Albuquerque (1913). Já o engenheiro Joaquim Leite Ribeiro de Almeida Júnior (1925) elaborou uma obra em que mistura uma síntese histórica com memórias de seus trabalhos de campo. Situadas entre os dois tipos de publicação, por trazerem questões técnicas sobre ferrovias além de descrições e notícias sobre as construções ou sobre os engenheiros, estão os periódicos de engenharia, tais como a *Revista do Club de Engenharia*, do Rio de Janeiro, a *Egatea*, Revista da Escola de Engenharia de Porto Alegre e a *Brazil Ferro-Carril*, Revista quinzenal também do Rio de Janeiro.

> [...] havia um paradoxal entusiasmo, que beirava à paixão enlouquecida, pelo negócio ferroviário, na crença de que o novo meio de transporte seria capaz de, por si só, trazer as esperadas mudanças econômicas e sociais.

Esta apologia do progresso justificava investimentos de alto custo e viabilidade contestável, surgindo nas falas políticas e técnicas e utilizando imagens de integração nacional e civilizatória (POSSAS, 2001, p. 70/71). Tal discurso alavancava os interesses econômicos de grupos específicos e servia politicamente para a viabilização de concessões e subvenções de inúmeras ferrovias. Sendo a viação férrea o mais eficiente meio de desenvolvimento econômico para o país, pairava sobre aqueles segmentos tradicionais que a ele não se acomodassem a suposição de que seriam contrários ao progresso. Um progresso que era ditado por uma elite política e econômica, mas cujas conseqüências distavam muito do quadro idílico apresentado de início.[76]

O discurso positivo sobre as ferrovias partia de diferentes espaços sociais. Comerciantes, engenheiros, intelectuais, jornalistas, militares e políticos defendiam-nas ardorosamente como fator de progresso regional e nacional. Veja-se, como exemplo, a opinião do advogado e professor Sebastião Paraná em obra de 1899. Nesta, considerava a viação como o "magno problema" daquele Estado. Após descrever os trechos já inaugurados da EFSPRG, pondera que a boa viação deveria insuflar a imigração, especialmente a "boa imigração", composta de imigrantes espontâneos, e não aquela composta pelo "restolho da sociedade européa" (p. 533/534). Uma de suas colocações sintetiza bem a visão da época sobre o tema:

> As Estradas de Ferro representam as ultimas palavras dos meios locomotivos. Sua rapidez realizou o ideal do anhelo moderno, e sua introducção nos paizes cultos abriu uma nova e brillhante phase de prosperidade commum (PARANÁ, 1899, p. 741).

O jornalista Tobias Monteiro empreendeu viagem pelo Paraná no ano de 1903. Descrevendo a viagem em detalhes desde o Rio de Janeiro, traçou considerações sobre a

---

[76] Nascimento (2004) analisa com razão que, no início do século XX, período em que a construção da EFSPRG atingiu a região do Contestado, a ferrovia já começara a ter sua posição de vanguarda da modernidade diminuída frente aos novos e surpreendentes meios de transporte representados pelo automóvel e pelo avião (p. 14; p. 54). Entretanto o autor reconhece uma persistência do discurso, que será meu objeto nas páginas que seguem. Sobre a rapidez na difusão de meios de transporte como o automóvel e o avião vejam-se Azevedo (s/d, p. 24 e segs.) que considera que ambos não superaram o trem de ferro, apenas destacaram suas "aptidões particulares" (p. 32).

viação e o desenvolvimento daquele Estado. Ao tratar da EFSPRG, o autor destacou a necessidade de uma Estrada de Ferro estratégica, ligando o centro do país às fronteiras da Argentina e Uruguai (MONTEIRO, 1903, p. 33/34). Além disso, acreditava que o planalto estendido do Paraná ao Rio Grande do Sul seria "theatro de uma grande civilização", podendo conviver "todas as raças da Europa". Propunha ainda que, com a ligação da EFSPRG à Sorocabana e, portanto, à região cafeeira, os colonos poderiam fixar-se no Paraná e deslocar-se para São Paulo nas épocas de safra. Isso lhes serviria de trabalho e lucro durante a época das geadas no Sul (MONTEIRO, 1903, p. 36).

> Sobre todo o planalto, a "São Paulo ao Rio Grande" passaria como uma espinha dorsal, donde se destacariam ramaes; de um lado, avançando para o rio; do outro, descendo para o mar (MONTEIRO, 1903, p. 37).[77]

Para Oscar de Oliveira Ramos, engenheiro civil que analisou o "problema ferroviário" catarinense, as vias férreas representavam o progresso. A falta de ferrovias que facilitassem a existência das colônias levaria o Estado ao depauperamento, pois sem bons meios de comunicação o colono não seria fixado ao solo. E a colonização era, em sua acepção, a base da riqueza pública (RAMOS, 1915, p. 7/9). Sua preocupação com o crescimento das Estradas de Ferro em Santa Catarina era tão intensa que chegou a propor, ao tratar do prolongamento da EFDTC, que fosse utilizado material retirado de outras ferrovias, inclusive a EFSPRG (RAMOS, 1915, p. 36).[78]

Para d'Assumpção, um dos militares que escreveram sobre o Contestado, as boas vias de comunicação poderiam alterar o "estado de embrutecimento" dos homens do sertão, pois através desta venceriam a natureza e sairiam do ócio (1917, p. 187).

Como já se pôde perceber nos discursos apresentados acima, via de regra a viação será relacionada ao progresso e ao processo de imigração e colonização, considerados a mola mestra da modernização de nosso país. Esta relação estava também presente nos discursos de outro importante ator social: o Poder Público, em suas três esferas.

Na fala do Presidente da República de 1907 encontra-se tal associação:

---

[77] Refere-se ao Rio Iguaçu, pois era prevista uma linha desde Ponta Grossa a Sete Quedas.

[78] Ramos chegou a trabalhar em 1910 para a BRC, como chefe de seção da Estrada de Ferro São Francisco e de outras ferrovias. Em 1913 trabalhava nos escritórios da BRC em São Paulo; a seguir passou a outros cargos fora da empresa. A partir de 1917 ocupou cargos públicos. Em 1939 publicou um pequeno livro sobre a colonização no Brasil (RAMOS, 1939).

> O desenvolvimento da viação ferrea é factor primordial no progresso de qualquer nação. Mas cumpre que a viação seja bem emprehendida, e melhor orientada, para que os resultados compensem os sacrificios feitos e dêm [sic] razão àquelle asserto. A grandeza material da America do Norte e da Argentina não se explica senão pela incomparavel expansão de suas estradas de ferro, fartamente distribuidas por zonas ferazes, para onde affluiam, sem conta, immigrantes estrangeiros, que iam fecundar, com o trabalho, o solo virgem, e desentranhar-lhe opimos [sic] fructos, creando, por toda a parte, novos centros de civilisação. Infelizmente, entre nós, esses dous problemas essencialmente connexos, viação e povoamento, quasi sempre andaram divorciados (MENSAGEM DO PRESIDENTE DA REPUBLICA, 1907, p. 44).

A expansão das ferrovias, acreditava-se, proporcionaria o saneamento de dois problemas graves da nação, viação e povoamento. Este será o mote de inúmeros discursos. Observe-se, no entanto, que a maioria das Estradas de Ferro não serão colonizadoras, mas estarão localizadas em zonas de exportação, sobretudo de café.

Vindo ao encontro do discurso que relaciona viação e imigração, o governador catarinense Vidal Ramos atribuía o fraco aproveitamento do solo às dificuldades de transporte, que levariam ao "marasmo" pelo qual passava a vida econômica do Estado (MENSAGEM DO GOVERNADOR DE SANTA CATARINA, 1911, p. 08). O governador paranaense mostrava uma preocupação semelhante, considerando que o desenvolvimento da viação pública estaria "[...] permittindo a circulação rapida da riqueza e augmentado-lhe ativamente o valor" (MENSAGEM DO GOVERNADOR DO PARANÁ, 1913, p. 20). Esta representação surge de forma recorrente em outras Mensagens dos Presidentes de Estado e relatórios variados, sendo apresentada como uma panacéia aos problemas enfrentados.

Os poderes públicos municipais também sugeriam que a viação férrea proporcionaria desenvolvimento e progresso. Destaco aqui o discurso de alguns Superintendentes de Municípios e sua preocupação com a implantação de Estradas de Ferro. Veja-se, por exemplo, o Relatório do Superintendente do Município de Curitibanos, Coronel Francisco Ferreira de Albuquerque ao Conselho Municipal. Mencionando um projeto da época, que pretendia ligar o litoral catarinense à região serrana, demonstrava a expectativa gerada pela introdução dos trilhos nesta zona:

> São cada vez mais animadoras as nossas esperanças na construção do prolongamento da Estrada de Ferro da Harmonia a esta Villa, seguindo, naturalmente, daqui, ramais para todos os Municípios Serranos. Está no próprio

> interesse da companhia resolver este problema. Ligado o litoral à Serra, com estradas de ferro, *teremos um comércio desenvolvido, o florescimento da indústria e o reerguimento da lavoura.* Os Municípios Serranos, como quase todos os do litoral, tem vida própria, *precisam porém de braços*, à sombra de um processo agrícola mais aperfeiçoado e com ele o meio rápido de transporte de suas mercadorias. Só assim poderão concorrer em progresso com os seus co-irmãos do litoral [grifos meus] (O TRABALHO, 08/02/1908).

Dois anos após, em fevereiro de 1910, um novo Relatório concentrava sua atenção sobre a construção da EFSPRG, vista como fator de dinamização da economia local. Neste momento, a ferrovia encontrava-se em funcionamento parcial, ensejando novidades para a população e para o município:

> Cada vez mais augmentam as nossas esperanças de um futuro grandioso para o nosso municipio. O desenvolvimento crescente e o impulso rapido que se fasem sentir na parte septentrional da nossa região serrana, devemos agradecer à construcção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande [...] (O TRABALHO, 03/02/1910).
>
> Já a locomotiva passa diariamente em as nossas florestas e o assobio da machina desperta a curiosidade dos moradores do nosso sertão (O TRABALHO, 13/02/1910).

Temos relatos também da representação enunciada pelo poder público de Campos Novos, vila que não seria servida diretamente pela EFSPRG mas cuja proximidade já bastava para gerar um discurso otimista. No Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Campos Novos pelo segundo substituto do superintendente municipal, Capitão Francisco Alves Fagundes, lê-se que:

> Não menos digno de nota é o fato da próxima passagem da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande por esse município. O Governo Federal, empenhado como está em dotar o país de fáceis vias de comunicações não tem regateado esforços para que se conclua em breve essa importante estrada de extraordinária e conhecida vantagens. *O benefício que ela trará a esse município já se está fazendo sentir:* além do movimento de trabalhadores e atividade que já se nota de princípio no nosso pequeno meio comercial, vem aparelhar-nos para em futuro não remoto aparecermos nos mercados com grande cópia de produtos excelentes que produzimos. A primeira turma acha-se a seis léguas de distância dessa vila e o trem de lastro a 20. Não seria talvez desacertado pensar, desde já, na construção de uma estrada de rodagem para entroncar no leito da Estrada de Ferro, ligando assim essa vila àquela importante via de comunicações [grifos meus] (VANGUARDA, 19/01/1908).

Os jornais locais reproduziram um discurso semelhante, modernizador e progressista. Embora estes fossem, via de regra, ligados aos Superintendentes, sua

importância como formuladores de uma representação socialmente disseminada não deve ser desconsiderada (ESPIG, 1998b). Embora seja difícil avaliar seu alcance, a propaganda trazida pelos periódicos atingia parte da comunidade local e a preparava para as mudanças então em curso, apresentadas como modernas e positivas. Constrói-se uma versão que idealiza o futuro da região:

> Os municípios de Curitibanos e Campos Novos, que formam uma das mais ricas e prósperas zonas do Estado de Santa Catarina, estão tomando de dia em dia novo impulso para o seu desenvolvimento. [...] *Por toda parte, desenvolvimento, atividade e satisfação.* Incalculáveis são as vantagens que traz essa via de comunicação para esses dois municípios serranos, pois consta que numerosíssima emigração vai estabelecer-se nas margens desta Estrada de Ferro e *transformará aquela região, em poucos anos, em um poderosíssimo fator tributário dos estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná.* No ângulo onde os três estados fazem limites *surgirá em poucos anos um grande centro agrícola e industrial que influirá bastante nos mercados de Florianópolis, Curitiba, Porto Alegre e até São Paulo.* Os sertões do Timbó, do Iguaçú, do rio do Peixe e do Uruguai, formam um núcleo colossal que pode acomodar com facilidade 100 mil colonos e *a perspectiva que se abre às nossas vistas é de tal forma grandiosa que nós sentimos não nascermos mais tarde para admirar o engrandecimento daquela zona.* [...] *Compartilhemos do contentamento geral que reina em toda a zona serrana e felicitemos as gerações futuras pela grandeza em que vão encontrar nesta parte riquíssima do Estado de Santa Catarina.* Em outro artigo demorar-nos-emos sobre este assunto. Knoll [grifos meus] (O TRABALHO, 03/03/1908).

Os exageros desta representação mostram-se ainda no estilo da redação elaborada pelos articulistas. De forma grandiloquente e ufanista, são apresentadas as mudanças recentes e futuras, prometidas para o país, para a região e para o Vale do Rio do Peixe. Os tempos passados são apresentados de forma poética e singela. Porém estes tempos já estariam superados, pois uma “transformação” acontecia:

> Novos Horizontes. Como uma aurora boreal, no seu maior brilho, atirando raios fascinantes, para o zénite, surge uma nova era na nossa bela região serrana, que despertou do sono secular em que jazia, para mirar-se admirada no espelho cristalino do futuro, aonde: parece um quadro grandioso, digno do pincel do grande Murillo. Como uma donzela das plagas indianas, cheia de formosura e de graça, que pela primeira vez para o mundo civilizado, tendo já nos trajes o vestígio do modernismo, porém nos cabelos e nas mãos, ainda as flores odoríficas do mais afastado sertão, com as lágrimas brilhantes do último orvalho no cálix da orquídea, assim se apresenta nossa terra serrana, no grande palco dos acontecimentos. *Não é ela mais, aquela terra patriarcal, aonde de passo lento e refletido, a besta possante, no meio da caravana, olhava para aqueles caminhos rústicos, que representavam uma época vencida, aonde quatro léguas diárias era a quantia estipulada para a viagem desta.* O princípio da nossa vida própria. Sim, aquele tempo poético, cheia de alegrias e cheia de fadigas, aonde o tropeiro resignadamente, nos lábios um canto melancólico e no coração saudades da sua

> companheira, procurava o litoral com o fim de fazer as suas compras, de faca e pistola na cintura, alvo da curiosidade dos Açorianos que habitavam o litoral e que procuravam na figura do pacífico e hospitaleiro serrano, a cópia fiel de um Zumbi dos Palmares. Passou-se esse tempo; o sibilo da locomotiva provocava a saudade da ninfa Echo que julgava ouvir a voz de sue amante Sátiro, nas grotas pitorescas do Rio do Peixe. Os ermos, aonde o botocudo procurava a caça com pé ligeiro, *vai transformar-se no paraíso terrestre*, aonde o lavrador no meio da opulência sem igual olha com satisfação a facilidade da exportação de seus produtos. [...] Knoll [grifos meus] (O TRABALHO, 18/08/1908).

Em outra matéria, a construção da EFSPRG é apresentada como uma “feliz nova” trazida por “anjos mensageiros da paz e do bem” e vista como motivo de alegria para toda a serra. Afinal, lembra o articulista, trata-se da “mais rica região” de Santa Catarina, superior às demais (VANGUARDA, 01/10/1908). Estas afirmações forçam a realidade até seu esgarçamento a fim de construir não apenas uma representação positiva, mas também em ancorá-la em um sentimento de pertencimento e de auto-estima regional.

Entretanto, consideram os periódicos, o progresso cobraria um preço: a ruptura com antigos costumes, definidos como “ancestrais”:

> A evolução que atualmente se opera no município com os trabalhos da construção da Estrada de Ferro traz como conseqüência imprescindível e *obrigam-nos a romper o quanto antes com os nossos costumes velhos patriarcais*, devemos despertar da nossa sonolência para não cedermos involuntariamente o campo aos que virão de fora agasalhar-se no nosso município, devemos acabar com a nossa desídia, que se fora justificável quando ninguém nos fazia sombra, em breve veremo-nos na *contingência de adotarmos a outro método de viver, a outro sistema de trabalho, se não quereremos ser absorvidos pelos novos elementos que para aqui afluirão*. Não percamos mais tempo, procuramos quanto antes a dotarmos para um novo estudo de coisas que, logicamente, virá com a Estrada de Ferro e trará concorrência e com ela a transformação do próprio sistema de negociar. *Para nós o provérbio (tempo é dinheiro) até hoje era uma burla,* ninguém o tomava a sério, *mas com o progresso que nos traz a Estrada de Ferro também nos vem encargos* e em breve o costume nosso de chupar mate durante longas horas e falar da vida do próximo irá para as calendas gregas. Lógico, como é que, *trabalhando, cada um, diariamente, não lhe sobra tempo de ocupar-se de terceiros*, deixando isso ao encargo dos vadios de profissão e tagarelas. [grifos meus] (VANGUARDA, 01/06/1908).

A Estrada de Ferro chegou à região modificando costumes e hábitos. Como afirma Segnini (1982, p.15), as ferrovias “[...] foram ‘escolas’ na formação de hábitos de trabalho, melhor dizendo, de uma concepção capitalista de trabalho”. Aqueles que não a aceitavam eram representados de forma pejorativa, como atesta esta fala de um cronista: “Atrasados

nos costumes, falhos de toda instrução, evitavam sempre aproximar-se do progresso" (PEIXOTO, 1995c, p. 49). Em diferentes vias férreas, instaurava-se uma certa disciplina de trabalho, que se estendia também aos trabalhadores ferroviários, através de mecanismos e técnicas peculiares (HARRES, 1996, p. 112).

A representação positiva sobre o processo de modernização instaurado pela construção da ferrovia na região do Contestado será uma constante nos discursos políticos, acadêmicos e nos periódicos. Seu objetivo foi reforçar uma identidade regional, além de gerar novos padrões de comportamento e uma nova ética de trabalho. Aqueles que não aderissem perderiam seu espaço e, possivelmente, seu trabalho. Esta idéia foi vendida como moderna, positiva. Sobre os pontos negativos do processo, entretanto, os discursos silenciaram.

4.2 – A Modernidade e a Ferrovia: um difícil cotidiano.

Uma rotina bem diversa aos discursos irá aos poucos se apresentar aos moradores da região e aos usuários da via férrea. Problemas variados surgiram, e a modernidade passou a expor facetas diferentes daquelas decantadas pelos seus admiradores. Isto não significa o abandono ou uma alteração substancial do discurso progressista visto acima, que permanece ou retorna em momentos-chave, como nos episódios das inaugurações (vide, por exemplo, VANGUARDA, 15/04/1909 e DIÁRIO DA TARDE, 13/10/1910); porém as críticas ao processo de construção, aos serviços, preços e mesmo à segurança da ferrovia avolumam-se na documentação consultada.[79]

A construção de ferrovias em geral (e da EFSPRG em específico) trazem alterações à segurança pública e aos costumes das regiões por elas cortadas. Se, por um lado, os caminhos de ferro proporcionam uma sensação de progresso, com florescimento do comércio e afluxo de migrantes e imigrantes, por outro mostram uma perturbadora face de possíveis crimes, doenças e mesmo de quebra de comportamentos morais. Uma das cidades que sofreu esta realidade mais agudamente foi Ponta Grossa.

Surgida como um povoado em função do caminho das tropas que faziam a ligação com o estado de São Paulo, Ponta Grossa teve seu processo de evolução urbana estimulado pelo prolongamento da Estrada de Ferro do Paraná, em 1894 e posteriormente, em 1896, pelo início da construção da EFSPRG (GONÇALVES; PINTO, 1983, p. 38). Sua estratégica posição geográfica, ponto de passagem entre o litoral e o sertão e entre os Estados de São Paulo e Rio Grande do Sul, garantiu-lhe importante participação na economia regional. Com as ferrovias, sua função de entreposto comercial foi potencializada (MONASTIRSKY, 1997, p. 5/6), crescendo o número de pequenas ou médias empresas que industrializavam, armazenavam e comercializavam produtos tais como erva-mate, madeira e gado (p. 51). Aos poucos, alcançou a condição de principal cidade do interior do Paraná. Local de entroncamento de duas importantes linhas férreas, a Ponta Grossa do início do século XX prometia grande desenvolvimento.[80] O entusiasmo pela modernização

---

[79] Para críticas ao serviço de tarifas e de serviços de outra Estrada de Ferro catarinense, embora menos intensas do que as que veremos a seguir, consultar Nascimento (2004, p. 56-60).

[80] O período compreendido entre 1900 e 1930, que corresponde à implantação da Rede Ferroviária e contempla sobretudo os ciclos da madeira e da erva-mate, corresponderia ao auge econômico de Ponta

trazida pelos caminhos de ferro se fazia sentir, contribuindo para a formação da identidade regional:

> Em toda a primeira metade do século XX, a cidade viveu em função da ferrovia e do que ela representava - crescimento, desenvolvimento e progresso. A ferrovia, tanto no imaginário, quanto no real, foi a base do discurso progressista. O mito de Ponta Grossa como "cidade-progresso" surge com a ferrovia, incorpora-se ao inconsciente coletivo e somente deixa de existir depois de um longo período de gradual esquecimento que culmina nos anos setenta, quando a ferrovia definitivamente entra num processo de estagnação e sucateamento e seus maiores símbolos são definitivamente retirados do centro da cidade (MONASTIRSKY, 1997, p. 63).

A estação da EFSPRG em Ponta Grossa era considerada a mais importante desta ferrovia, devido a suas condições materiais e ao grande movimento (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1907, p. 562). Além disso, Ponta Grossa tornou-se o ponto de convergência da corrente imigratória para o Paraná, pois os imigrantes desembarcavam em Paranaguá, passavam ou não por Curitiba, e por fim chegavam à hospedaria dos imigrantes de Ponta Grossa, onde definiam o núcleo para o qual desejavam ir (VÍTOR, 1913, p. 327). Em 1903 o jornalista Tobias Monteiro comentava os avanços experimentados pela "Princesa dos Campos": "Ha dez ou doze annos, a cidade era um logarejo e hoje nenhuma lhe disputa no Estado o segundo lugar [...]" (MONTEIRO, 1903, p. 29). Este crescimento foi creditado sobretudo ao avanço da viação, que colocava o mar a apenas dois dias de distância. Alguns anos após (1913), o escritor Nestor Vítor descrevia sua viagem pelo Paraná e sua passagem por Ponta Grossa. Suas informações davam conta de que nos últimos dez anos (entre 1903 e 1913) teriam sido construídos mais de 800 prédios, tendo a zona urbana crescido mais do que o dobro, contando com uma população de 10 a 12 mil almas na cidade e 16 e 20 mil no município (VÍTOR, 1913, p. 307/308).[81] A cidade contava com dois jornais locais (além de receber periódicos paulistas e cariocas), duas revistas, hospitais, luz elétrica, telefone, três cinemas e um teatro, além de três bancos estrangeiros. A indústria e o comércio locais também receberam comentários positivos

---

Grossa, segundo historiadores da Universidade Estadual de Ponta Grossa (MONASTIRSKY, 1997, p. 29). Luz (2006) estuda em sua dissertação de mestrado a contribuição mútua entre a EFSPRG e a região dos Campos Gerais, analisando o caso de 10 municípios paranenses, dentre os quais se encontra Ponta Grossa. Por se tratar de trabalho na área da geografia, o autor preocupa-se com a relação entre a estrutura ferroviária e o espaço de sua localização, relacionando à implantação de redes urbanas na região e sua evolução.

[81] Segundo levantamento demográfico realizado por Gonçalves e Pinto, a população de Ponta Grossa seria, em 1900 e 1920, respectivamente 8.335 e 20.171 almas (1983, p. 81).

(VÍTOR, 1913, p. 313/328).[82] Nas primeiras décadas do século XX, além do crescimento econômico e de uma alta taxa de urbanização, Ponta Grossa também possuía uma vida cultural expressiva, pois estava no roteiro artístico do eixo Rio Grande do Sul – São Paulo, recebendo espetáculos nacionais e internacionais (MONASTIRSKY, 1997, p. 57/60).

Uma constatação interessante por parte de Vítor refere-se ao contato com o estado paulista. "O commercio de Ponta Grossa tem relações mais importantes com São Paulo do que com Coritiba", interação que se tornou mais intensa graças ao funcionamento da EFSPRG (VÍTOR, 1913, p. 309). De São Paulo se recebiam jornais, matérias-primas para as indústrias, negociantes e empreendedores em geral. Paradoxalmente, no entanto, encontravam-se em falta produtos como legumes e hortaliças, produzidas nas colônias do município, segundo o escritor devido à distância que as separava do núcleo urbano (VÍTOR, 1903, p. 313). Em sua narrativa, São Paulo parecia muito mais próximo de Ponta Grossa do que o próprio interior do município. Seria outra maneira de se afirmar a modernidade?

Para a EFSPRG, Ponta Grossa adquiria também grande importância devido às oficinas da empresa que ali se encontravam. Em julho de 1910, um jornal local narrou uma visita às dependências da oficina, chefiada pelo Sr. Ewaldo Krüger. Sem conter inúmeros elogios à disciplina, ordem e arrumação dos diferentes setores, o articulista demonstrou grande admiração pela tecnologia empregada, verdadeira modernidade sob a forma de poderosas máquinas. Nestas oficinas, construíam-se e reformavam-se vagões para a EFSPRG, além de se elaborar trabalhos em aço que produziam engates automáticos e freios a ar comprimido. Trabalhavam em todos os setores, incluindo a administração, cerca de 200 operários, prevendo-se entretanto para breve uma ampliação das oficinas, que deveriam alcançar um espaço maior (O PROGRESSO, 09/07/1910).[83]

Porém o progresso cobrava sua conta, sob um alto preço a ser pago por toda a população. O crescimento econômico representava empregos; a migração e a imigração

---

[82] Vítor foi ciceroneado em sua visita por moradores locais, o que pode nos levar a supor um certo exagero destes números. Entretanto o viajante parecia bastante atento às informações que recebia, pois em pelo menos um dos casos questiona o exagero nos números apresentados (VÍTOR, 1913, p. 317).

[83] Em setembro de 1910 um correspondente de União da Vitória afirmava que em breve as oficinas de construção da EFSPRG operariam nesta cidade, enquanto as oficinas já existentes em Ponta Grossa ali permaneceriam com todo o pessoal como oficina de concertos (O PROGRESSO, 01/09/1910). Em 1911, contudo, as oficinas continuavam a operar em Ponta Grossa, construindo, reparando e reformando diferentes tipos de vagões. Haviam também adquirido novas máquinas, que proporcionavam maior rendimento aos trabalhos (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1911, p. 253).

acentuavam-se. Ondas de roubos (DIÁRIO DA TARDE, 28/09/1908; 30/09/1908); desordens em diferentes locais da cidade, tal como a hospedaria dos imigrantes (DIÁRIO DA TARDE, 07/10/1908); derrame de moedas falsas (DIÁRIO DA TARDE, 11/11/1908); epidemias de doenças infecciosas, cuja transmissão tinha como facilitador as vias férreas (DIÁRIO DA TARDE, 17/03/1909 e 11/09/1909);[84] tiroteios e violência, inclusive à luz do dia e no centro da cidade (O PROGRESSO, 04/01/1910); conflito nas ruas durante o carnaval, envolvendo empregados da ferrovia (DIÁRIO DA TARDE, 10/02/1910) são alguns dos problemas observados em Ponta Grossa e que poderiam facilmente ser relacionados ao desenvolvimento trazido pelos caminhos de ferro. Em um mapa do policiamento da Comarca de Ponta Grossa, incluso no *Relatório* apresentado ao Presidente do Paraná pelo desembargador de Justiça em 1908 já se constatava o incremento nos crimes contra a propriedade naquela cidade. Estes foram numerosos e

> [...] quasi todos praticados ou por estrangeiros vindos nas ultimas correntes immigratorias ou por individuos que a Companhia São Paulo – Rio Grande para cá tem trazido para seos serviços de construcção ferroviaria (RELATORIO a, 1908, s/p).

Em um *Relatório* anexo àquele mencionado acima, elaborado pelo Chefe de Polícia, citam-se várias ocorrências, sobretudo de arrombamentos e roubos de casas comerciais ou hotéis (RELATORIO b, 1908, p. 35/38). No mesmo documento são identificados outros problemas, como agressão, brigas e desentendimentos entre os trabalhadores da Estrada de Ferro.

Comentava o articulista d' *O Progresso,* publicado naquela cidade:

> Ponta Grossa, dia a dia, augmenta. O seu desenvolvimento commercial cresce, como tambem crescem todos os elementos de prosperidade nos differentes ramos da sociedade. Não é mais essa cidade pacata, devido a indole calma de seus habitantes. [...] As patrulhas policiaes, principalmente, aos Domingos e dias de festas, devem ser distribuidas fora do centro, onde as reuniões de populares reclamam a sua presença. [...] (O PROGRESSO, 20/01/1910).

---

[84] O levantamento realizado por Gonçalves e Pinto mostrou uma incidência relativamente grave de gripe espanhola entre 1900 e 1919, cuja mortalidade obteve um certo controle devido a medidas adotadas pelo poder público municipal. Para o período 1889-1920 verificam-se 47 óbitos decorrentes de escarlatina, e 239 para mortes violentas e acidentais (1983, p. 96/108).

Na seqüência o autor comenta um assalto à família de um negociante, em um domingo à tarde, com agressão física e psicológica aos mesmos. A relação entre o fato e pessoas que não pertenciam a comunidade é o passo seguinte:[85]

> Vemos todos os dias immigrar gente que vem de differentes pontos do Brasil, ou do estrangeiro, procurar aqui os meios de subsistência a que tem direito o homem. Mas esse direito não se estende até o ponto, de enfestar a sociedade com elementos perturbadores da ordem (O PROGRESSO, 20/01/1910).[86]

Para a Linha Sul, que atravessava a zona contestada, a documentação é menos abundante. Entretanto, como se tratava de uma região pouco policiada, posso supor alterações semelhantes da vida cotidiana. Embora a região já fosse violenta, o grande volume de pessoas que se apresentava para a construção da ferrovia sem dúvida aumentava a possibilidade de crimes, além de outros problemas associados. Observam-se notícias sobre aspectos tais como assaltos de trabalhadores das turmas da construção (VANGUARDA, 01/10/1908); epidemia de varíola (O PROGRESSO, 07/09/1909); o famoso assalto ao trem pagador (O PROGRESSO, 26/10/1909); agressões contra os turmeiros (DIARIO DA TARDE, 05/02/1910); vandalismo contra propriedade pública (O TRABALHO, 18/08/1908) e ocupação de terras particulares (VANGUARDA, 15/08/1908).[87] A penetração de forças capitalistas na região modificou o cotidiano do morador local, que mantinha por tradição sua posse da terra. Diacon (1991, p. 60) considera que esta situação criou um “triunvirato mortal”, formado, em uma ponta, pelos governos estatuais do Paraná e Santa Catarina, que dificultaram o acesso à terra pelos camponeses (pois destinavam terras especialmente para a fixação de imigrantes e, além disso, passaram a vender trechos de terra pública); em outra ponta, a ferrovia, que expulsava habitantes locais das terras que obtivera a partir da concessão do Governo Federal; e finalmente os proprietários de terras, que se juntam à “marcha pelo progresso”, comprando e vendendo largos tratos de terra, eventualmente expulsando posseiros e agregados.[88]

---

[85] Esta afirmativa utiliza uma lógica semelhante àquela utilizada pelo General Setembrino, ou seja, a idéia de que os “perturbadores da ordem” não pertencem originalmente a comunidade em que criam problemas.

[86] Gonçalves e Pinto (1983, p.123) consideram a sociedade ponta-grosssense como “[...] receptora, de tipo aberto, assimiladora de elementos advindos de diversas partes do Brasil e do exterior [...]”, embora prepondere a afluência de localidades mais próximas, como Castro, Curitiba, Palmeira, etc.

[87] Irei analisar mais detidamente as alterações de ordem cotidiana ao longo da terceira parte deste trabalho.

[88] Sobre a intensa exploração das terras pelos coronéis, ver Diacon (1991, p. 80 a 91).

Quanto aos coronéis, estes se viam na contingência de se associarem às novas forças que então penetravam na região. O processo de introdução capitalista abalava os antigos estilos de vida, no qual o paternalismo vigente entre patrões e agregados sublimava a diferenciação social. Aos poucos, a violência crua e o dinheiro impunham-se em uma nova ordem (MONTEIRO, 1974a, p. 31) na qual poucas opções restavam aos coronéis. Estes

> [...] ou se tornavam incapazes de manter suas posições tradicionais de ascendência moral com relação a esta gente espoliada, ou então se associavam abertamente às forças espoliadoras, econômicas e políticas, que estavam emergindo (MONTEIRO, 1974a, p. 46).

A EFSPRG, entretanto, recebia críticas que iam muito além dos problemas sociais locais. A via em si, seu traçado e aproveitamento econômico eram alvo de sérios apontamentos já na época.

O traçado da EFSPRG sofreu várias alterações desde o projeto original concebido por Teixeira Soares. Já em 1900 o presidente da empresa, Roxo de Rodrigues, havia promovido uma série de modificações no mesmo (EFSPRG, 1900, p. 32). Em 1907 a nova direção executou o encurtamento de cerca de 80 km entre Itararé e União da Vitória (THOMÉ, 1983, p. 59). Permaneceu, entretanto, sua trajetória irregular e sinuosa. Seu desenho final pode ser observado nas imagens reproduzidas nos Anexos 4 e 5.

O Relatório Molitor, fruto de uma comissão instituída pelo Receiver Mr. Cameron Forbes em fevereiro de 1915, afirmava sobre o traçado das linhas que

> Il est défectueux à la fois en ce qui concerne la route et les détails. Celle-ci a été mal choisie et quant aux détails; le tracé présente une abondance de courbes non nécessaires ainsi que des rampes et contre-rampes. Le tracé défectueux sera toujours une lourde charge pour l'exploration (MOLITOR, 1915).[89]

O engenheiro acrescentava que naquele ano, 1915, ou seja pouco após a inauguração da ferrovia, faziam-se necessários muitos reparos, visando um melhor funcionamento.

---

[89] [tradução aproximada] "Ele é defeituoso no que concerne à rota e aos detalhes. Esta foi mal escolhida quanto aos detalhes; o traçado apresenta uma abundância de curvas não necessárias assim como rampas e contra-rampas. O traçado defeituoso será sempre um pesado encargo para a exploração".

Porém a sinuosidade do traçado havia beneficiado a Companhia durante a construção. Com as curvas, aumentara não apenas a extensão das terras lindeiras doadas à empresa, mas também a quilometragem da ferrovia, o que gerou maiores pagamentos por parte da União, já que legalmente a empresa usufruía de uma subvenção quilométrica de 30 contos por quilometro. Isto contribuía para o encarecimento das tarifas:

> A estrutura de tarifas encarece mas sobretudo estimula a construção de traçados sinuosos e não adequados à exploração, já que os custos eram definidos por quilômetros percorridos em relação aos pontos terminais, não levando em consideração trajetos intermediários. (LANNA, 2002, p. 78)

Além disso, havia grande pressa durante a construção, sobretudo da Linha Sul, cujo prazo fora tantas vezes prorrogado. Atesta o relato de um mestre de obra que nela trabalhou que muitos dos problemas técnicos eram resolvidos de forma rápida e incorreta, pois

> O lema era avante [...] tão rápido quanto possível! Todo o resto era mais ou menos irrelevante. Assim que a estrada for liberada para o tráfego, as conseqüências desse traçado negligente aparecerão e os construtores da ferrovia serão bastante xingados. Mas quando o desenho da ferrovia havia terminado e a construção estava em andamento – puxa, que divertidos eram a vida e o trabalho! Primeiro as obras do aterro ficaram prontas, depois foram postos os trilhos e o trens auxiliares traziam sempre novos materiais, do tipo trilhos e dormentes (HELLING, 1931, p. 69).[90]

Somava-se, assim, aos interesses econômicos um certo grau de irresponsabilidade e inabilidade técnica nos trabalhos de construção, agregando a isso as falhas da fiscalização.

A sensação de quem viajava por estes trilhos fazia jus ao péssimo traçado, como se pode observar através de relatos de viajantes ou de jornalistas. A narrativa de um alemão que visitava a estação de Perdizes (hoje Videira) em 1935 evoca de forma sutil tal realidade: "Em centenas de curvas, a ferrovia lentamente chega do norte e alcança Perdizes, em movimento diário de diversas composições" (ST. W, 1935). Vítor (1913, p. 337) menciona a viagem de Curitiba a São Paulo, que utilizava, entre Ponta Grossa e Itararé, o percurso da EFSPRG. Muitos se queixam, segundo ele, da enorme distância, da poeira da

[90] O livro de Robert Helling possui original em alemão. A versão em português utilizada nesta tese é fruto de uma tradução realizada pela Prof. Erica Foerthmann Schultz e seus alunos Filipe Neckel, Mirien Plarre e Thiago Benitez. Quero agradecer a todos pelo trabalho realizado e que muito me beneficiou. Nas citações do livro de Helling irei utilizar a paginação da obra em alemão (pois a tradução não foi ainda publicada) mas optei por transcrever o texto em português.

estrada, do abafamento dos carros. No caso do trecho entre Ponta Grossa e Itararé (quase 252 Km),

> (...) ha muitas e muitas curvas a cortar. Dizem que tantas voltas inuteis são consequencia de máos contractos, pelos quaes era vantajoso aos constructores contornear as difficuldades da linha, accrescendo embora a kilometragem escusadamente (VITOR, 1913, p. 338).

Referindo-se ao trecho entre Itararé e Jaguariaiva, sob o sugestivo título de *A estrada dos zigue-zagues*, o *Diário da Tarde*, de Curitiba, criticou sua multiplicação em extensão e a "infinidade de pequenas curvas", que impediam o desenvolvimento de maiores velocidades, aumentavam o número de quilômetros com garantia de juros, ao mesmo tempo em que evitavam obstáculos que elevassem o custo para a empresa. Aumentava-se, assim, o gasto com fretes e se produziam freqüentes acidentes (DIÁRIO DA TARDE, 23/04/1909).

Algumas das críticas mais duras em relação ao traçado referem-se precisamente à parte norte da linha, considerada muito pior que a Linha Sul. Segundo o *Diário da Tarde* a sinuosidade de curvas e o traçado eram "macabros" (14/05/1909); já O *Progresso*, de Ponta Grossa, que movia então uma campanha ferrenha contra a EFSPRG, criou para a Linha Norte o apelido de "mostrengo", considerando seu grande problema o traçado (O PROGRESSO, 01/07/1909). Na concepção dos articulistas, a Linha Norte seria muito perigosa, um crime de "lesa-engenharia" (O PROGRESSO, 13/07/1909). Na linha São Francisco e no trecho sul da ferrovia, que segue o Rio do Peixe, os métodos de traçado foram melhorados (MOLITOR, 1915); a Linha Sul foi revisada pelo engenheiro responsável, Aquiles Stenghel, que teria aperfeiçoado o desenho do traçado original (PARANÁ MODERNO, 16/04/1911).

Referindo-se às linhas da BRC como um todo, e especialmente à linha principal, o Relatório Molitor considerou que os traçados de todas, à parte poucas exceções, eram deploráveis, tanto no conjunto quanto nos detalhes. A rota geral foi mal traçada em suas condições topográficas e de tráfego (MOLITOR, 1915). A baixa qualidade das ferrovias brasileiras mais tarde foi reconhecida pelo idealizador da EFSPRG, Teixeira Soares. Próximo ao fim de seus dias, em 1926, consta que teria desabafado para um grupo de engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil:

> Não me falem de novas estradas. Antes de construir novas Estradas de Ferro, a missão de vocês é consertar as que temos. Premida pelas enormes distâncias a vencer, pela configuração do solo, quase sempre desfavorável, pela insuficiência dos recursos, pela estreiteza de vista dos dirigentes [...] *a minha geração teve de lançar*, para a conquista do interior de nosso país, estradas de ferro que, sem exagero, *considero as piores do mundo*. *Hoje, o que se há a fazer é consertá-las* (MASTECK, s/d, p. 24). [grifo meu]

Participando ativamente de negociatas e demais mecanismos fraudulentos típicos da expansão ferroviária do final do século XIX e início do XX, os engenheiros brasileiros formavam um corpo técnico bem treinado e bem remunerado (LANNA, 2003, p. 94). Teixeira Soares foi um dos nomes fundamentais desta expansão, tendo colaborado para o planejamento e/ou construção de algumas das mais importantes Estradas de Ferro da época, além de assumir cargos diretivos na BRC que lhe renderam salários altíssimos.[91] Embora Teixeira Soares estivesse tentando eximir sua geração de possíveis erros, lançando a culpa pelas péssimas ferrovias sobre os dirigentes, o solo ou a falta de recursos, sua afirmação é sintoma de um meio corrupto, no qual os interesses econômicos das empresas construtoras preponderavam sobre as condições técnicas ideais de implantação das ferrovias. Em outra ocasião, Teixeira Soares novamente desvencilhou-se de qualquer responsabilidade ao afirmar, sobre o traçado da EFSPRG, que “Aquilo é estrada de guarda-livros e não de engenheiros” (THOMÉ, 1983, p. 67). Não devemos esquecer que o iminente construtor nunca deixou de estar ligado à direção da empresa. Uma boa pergunta a ser feita seria porque os guarda-livros tiveram preponderância sobre os engenheiros.[92]

Dois grandes problemas decorriam das questões referentes ao traçado e ao excesso de curvas da EFSPRG. Um destes, apontado acima pelo Relatório Molitor, eram os problemas de exploração.

Em 1909 o viajante francês Pierre Denis, escritor de um livro dirigido a seus compatriotas sobre o desenvolvimento do Brasil no início do século XX, considerava que a EFSPRG possuía um grande interesse estratégico, pois poderia transportar rapidamente tropas ao sul. Questionava, porém, se esta ferrovia teria a sorte da maioria das linhas de

---

[91] Segundo um jornal parisiense (LANNA, 2002, p. 74) em 1914 Teixeira Soares possuía uma fortuna de mais de 20 milhões.

[92] Como afirma Azevedo, os três princípios que deveriam estar na base de toda organização dos transportes - uma sábia distribuição das linhas, um acréscimo bem regulado da rede e uma proteção eficaz contra a especulação - não foram observados em nosso país, tendo submergido frente aos interesses políticos e especulativos (s/d, p. 139).

interesse estratégico, que em geral tinham pouca circulação de frete durante os tempos de paz. Denis acreditava que a EFSPRG não seria jamais um via de trânsito bem ativa, já que a via marítima seria mais vantajosa financeiramente para as mercadorias e mais confortável para o viajante (DENIS, 1909, p. 47/48).[93] O francês acertou em suas predições. Os valores dos fretes daquela via foram problemáticos desde seu princípio. O cálculo das tarifas era feito sobre a distância, devendo ser aprovado pelo governo. No caso da EFSPRG, as tarifas eram consideradas muito elevadas, prejudicando o comércio das localidades por ela servidas.[94]

Com o aumento da circulação, os valores das taxas cobradas pela EFSPRG mostraram-se inviáveis. Até junho de 1907 vigoraram valores estabelecidos pelo decreto n. 3792, de outubro de 1900; naquela data, no entanto, o decreto n. 6523 modificou a situação. Até então as tarifas cobradas eram as mesmas da Estrada de Ferro do Paraná, salvo pequenas diferenças. Porém com a abertura do tráfego da Linha Sul, que era reduzidíssimo e enfrentava a competição das estradas de rodagem e vias fluviais, percebeu-se a necessidade de recorrer a "medidas especiais" para atenuar os prejuízos (MINISTERIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1909, p. 343). As tarifas eram demasiado elevadas "[...] para uma estrada que atravessa zonas em que a agricultura e as industrias só se desenvolverão á custa de transportes baratos" (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1909, p. 304). Além disso, não estavam em sintonia com as taxas cobradas por outras estradas. Comparando-se os valores cobrados pela EFSPRG entre 1900 e 1907 e a partir desta data percebe-se um significativo decréscimo em inúmeros produtos agrícolas. Colocados estes valores ao lado daqueles cobrados pela Estrada de Ferro Central do Brasil, observa-se que, para a maioria dos produtos citados, o valor da EFSPRG era, até 1907, muito superior; após esta data, entretanto, a situação se inverte em quase todos os casos (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1909, p. 304). Em 1909 ainda se

[93] Existe uma literatura de viagem escrita em francês relativamente abundante para o período e voltada para descrições sobre o Brasil, seu potencial econômico, perspectivas de desenvolvimento, etc. Por vezes o projeto da EFSPRG recebe referências, visto que existia um grande interesse na França sobre o assunto. O próprio Denis afirma que o nome da EFSPRG "(...) est bien connu en France, où elle a lancé de nombreuses émissions de titres" (DENIS, 1909, p. 47). Menciono ainda a existência de publicações bilíngües franco-portuguesas de atos legais referentes à EFSPRG, destinada aos investidores franceses e belgas (ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO – RIO GRANDE, 1910?). Neste caso específico o português apresenta uma série de erros ortográficos, o que demonstra que seu público preferencial era o francês.

[94] Como afirma o Relatório Molitor: "Les mauvais tracés entrainent des tarifs élevés entre les points de production et de consommation" (MOLITOR, 1915).

consideravam inconclusos os resultados desta política; entretanto mencionava-se que a ela se devia o “incremento” do comércio na Linha Sul, a partir da estação de Fernandes Pinheiro (MINISTERIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1909, p. 344). No mesmo ano, porém, os comerciantes fizeram severas críticas aos custos proporcionados pela EFSPRG, o que demonstra a insuficiência destes procedimentos.

O *Memorial* da Associação Comercial do Paraná de novembro de 1909 fazia uma avaliação dos problemas da Viação Férrea no Estado. Esta não estaria correspondendo às necessidades de transporte. Tratando diretamente da EFSPRG, o Dr. Pamphilo d’Assumpção, presidente da Associação, menciona inúmeros problemas e irregularidades referentes àquela ferrovia. Através do relato de sócios, observam-se preços inflados para o transporte de produtos como a erva-mate, carro-chefe da exportação paranaense.[95] Os valores são qualificados como “exorbitantes”, encarecendo sobremodo os produtos. Um exemplo mencionado refere-se à aquisição de 20 caixas de pregos de uma fábrica de Santa Catarina que, para chegar até Irati, desceu o Rio Negro até o Iguaçu, desembarcando em Barra Feia e seguiu em carroças pela Colônia Rio Claro até a estação Mallet, da EFSPRG. Daquele ponto, embarcou na ferrovia até Irati. O custo deste último trecho, de apenas 74 km, foi maior que de todo o trajeto fluvial e de carroças até Mallet (MEMORIAL, 1909, p. 19).

É possível que as pressões sofridas pela EFSPRG e o fraco movimento tenham sido a motivação de uma segunda redução de valores, ocorrida em novembro de 1910, quando foi aprovada uma diminuição de 25% nas tarifas das estradas de ferro do Paraná, neste momento já controladas pela BRC (DIARIO DA TARDE, 11/11/1910).

Outro grave problema constatado referia-se à desigualdade das taxas entre diferentes pontos. De Roxoroix, Irati e Fernandes Pinheiro, localidades que distam de Ponta Grossa respectivamente cerca de 155 km, 106 km e 89 km, pelo transporte de uma arroba de erva pagavam-se 391 réis. Entretanto de Paula Freitas e União da Vitória, que distam de Ponta Grossa respectivamente 255 km e 263 km, pagavam-se 200 réis. Assim, municípios

---

[95] Note-se que a erva-mate era a mercadoria mais transportada pela EFSPRG desde o início do tráfego, em 1900, com preponderância absoluta em tonelagem. Sobre isso, veja-se o quadro presente no Relatório do Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas de 1907 (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1907, p. 569), bem como os Relatórios dos anos subseqüentes.

mais distantes custavam valores menos expressivos que municípios mais próximos, uma inversão de difícil explicação (MEMORIAL, 1909, p. 19).

Existia uma tabela referente às tarifas praticadas, entretanto esta era desigual e de difícil entendimento. As tarifas cobradas por diferentes tipos de produtos ia do número 2 ao 17, abrangendo no total 21 diferentes valores, pois alguns dos itens possuíam subdivisões. A cidade tomada por referência era Ponta Grossa, ou seja, as tarifas eram calculadas "De Ponta Grossa a...". Veja-se como exemplo a tarifa 4. Sempre baseada no valor por tonelada, esta se refere a "Alcool, fumo, calçados, chapéos, miudezas, etc.". Já a tarifa 4A trata de "Herva matte beneficiada" enquanto a tarifa 4B abrange "Herva matte em rama". A diferença dos valores da erva 4A e 4B eram pronunciados (ALMANACH DO PARANA, 1909, p. 136/139).[96]

Os inúmeros detalhes referentes à inserção de um produto nesta ou naquela categoria causavam grande confusão. Além da divisão que apontei acima, entre a erva-mate beneficiada e em rama, outra listagem nos aponta para a categoria "Herva Matte em rama procedente das estações de Paula Freitas e União da Victoria", classificada como tarifa 16, de valor inferior à 4B (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1908, p. 996).[97] A classificação era complexa. Enquanto o arroz estrangeiro constava como tarifa 8, o nacional enquadrava-se na 8A e o arroz com procedência ou destino na estação de União da Vitória era tarifa 16 (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1908, p. 985 a 1006). E assim ocorria com vários outros produtos. Não à toa, o presidente Afonso Pena, em discurso proferido em Itararé, falou a favor de uma simplificação das tarifas da EFSPRG, para que fossem tão claras que um "pobre caipira" as pudesse entender; e acessíveis de modo a que este pudesse exportar seu produto sem custos exorbitantes (DIÁRIO DA TARDE, 6/04/1909).

Havia ainda a questão da falta de material rodante.[98] As oficinas da ferrovia não eram suficientes; o material rodante, por conseguinte, ressentia-se de um excessivo trabalho, devido a sua escassez (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS

---

[96] Entre Ponta Grossa e Porto União, por exemplo, a 4A custava 50$000 enquanto a 4B 22$500.

[97] Desconheço os motivos pelos quais Paula Freitas e União da Vitória alcançaram este valor mais atraente, que ficava em 15$000. O item 16 das tarifas se referia originalmente a "Madeiras, forragens, cimento, pedra, etc." (ALMANACH DO PARANA, 1909, p. 137).

[98] A denominação material rodante abrangia o conjunto dos veículos ferroviários. Compreendia os veículos de tração (locomotivas e automotrizes) e os rebocados (carros de passageiros, vagões de carga, e outros).

PUBLICAS, 1909, p. 350).[99] Suas más condições levavam, como veremos mais adiante, a um incremento do número de acidentes na EFSPRG; sua escassez, entretanto, prejudicava diretamente ao comércio, e especialmente ao principal produto transportado. Conforme a Associação Comercial, a erva-mate costumava ficar de oito a dez dias nas estações por falta de vagões. Após carregada, ficava ainda mais dias à espera, pois a locomotiva costumava passar com lotação esgotada, não podendo arrastar os vagões carregados. Em alguns casos, as levava e deixava em estações intermediárias, por encontrar nelas carros com cargas em maior atraso. Chegando em Ponta Grossa encontrava ainda outros motivos de demora, havendo ocasiões em que a mercadoria chegava com atraso de vinte dias ao seu destino final. Aos exportadores tal situação era extremamente gravosa, visto que o desrespeito pelos prazos prejudicava sua relação com o comprador e por vezes a mercadoria chegava ao local de entrega já com baixa de preços. Produtos perecíveis, e o *Memorial* cita o caso de bananas e outras frutas, chegavam ao seu destino podres, alagando muitas vezes os carros com o líquido que derramavam, prejudicando outras mercadorias, como açúcar, sal e fardos de tecido que eram carregadas conjuntamente (MEMORIAL, 1909, p. 19).

Destaca ainda o Memorial que, nos guichês, o pessoal de atendimento da EFSPRG portava-se com má vontade e desídia (MEMORIAL, 1909, p. 19). O péssimo atendimento e a falta de atenção nos serviços também é criticado através de um periódico de Ponta Grossa, que relata queixas chegadas de Irati e Marechal Mallet. Dentre elas, o fato de que quando chegavam as cargas, ficavam as notas na estação de procedência, e quando chegavam as notas, ficavam as cargas. Além disso, os carros de carga por vezes passavam direto pela estação de destino, citando-se como exemplo um carro de cargas que, destinado a Irati, foi até Porto União (O PROGRESSO, 29/01/1910). Outro caso relatado dá conta de uma caixa, despachada de Ponta Grossa para Marechal Mallet e que continha 100 latas de sardinha. Chegando ao destino, entretanto, e aberta a caixa, encontraram-se apenas 76 latas de sardinha. Segundo o jornal, isto se deve ao “relaxamento” existente na EFSPRG (O PROGRESSO, 10/02/1910).

---

[99] Em 1910 houve um substancial incremento do material rodante da EFSPRG, com o acréscimo de 97 veículos. Em 1911 o aumento atingiu a 276, totalizando 632 unidades, entre vagões de carga, passageiros, para cargas especiais, etc. Muitos dos vagões adquiridos, entretanto, pertenciam a linha de São Francisco, e não houve aumento do efetivo de locomotivas. Embora o material novo pudesse ser considerado de boa qualidade, sua capacidade estava em desacordo com a resistência da linha, que não foi construída em condições de suportar a pressão distribuída pelo referido material (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1911, p. 252).

O *Memorial* da Associação Comercial conclui, portanto, que a EFSPRG não estava cumprindo seu papel de animar a vida econômica da região, devido aos vários problemas apontados (MEMORIAL, 1909, p. 19).

O transporte de passageiros também se mostrava excessivamente dispendioso. Através de suas conexões com outras ferrovias, a EFSPRG permitia a ligação entre o sudeste do país e a região do Prata, sofrendo, portanto, a concorrência dos serviços de transporte marítimo, tanto para mercadorias quanto para passageiros. Via de regra os custos experimentados por quem se resolvia por uma viagem terrestre eram superiores e, como vimos, muitas vezes desconfortável. Em 1913, os custos de uma viagem por mar do Rio de Janeiro ao Paraná (Curitiba) era de cerca de 100$ a 120$; por terra ficavam entre 150$ e 200$, contando-se aí um dia de estada em São Paulo (VITOR, 1913, p. 339/340). Em 1915 o Relatório Molitor afirmava que a BRC necessitava de uma política de concorrência com os serviços marítimos, dificultada sobremaneira pelo traçado excessivamente longo, o que inflacionava as tarifas.[100] O autor considerava que o péssimo traçado aumentava em aproximadamente 20% a distância percorrida nas linhas principais, o que encarecia os valores cobrados na mesma proporção. O transporte entre Rio de Janeiro e Montevidéu serve de exemplo. A distância, via Central do Brasil, pelas linhas da BRC e Central do Uruguai, é de 1985 milhas, enquanto a distância por mar é de 1253 milhas. O preço seria de 294$000, enquanto que de vapor se pagaria 198$000. O trem mais rápido levaria cerca de 92 horas, enquanto os vapores mais rápidos levariam 73 horas e vapores ordinários 90 a 94 horas. Torna-se impossível, portanto, a concorrência com o luxuoso serviço oceânico entre Rio de Janeiro e Montevidéu. Por outro lado, se o traçado fosse bem feito, a viagem poderia ser feita entre 50 a 60 horas (MOLITOR, 1915).

A comparação dos valores cobrados pela EFSPRG com outras companhias de viação explicita os altos valores. No caso analisado abaixo foram tomados como parâmetro os preços cobrados pelos serviços de primeira classe em maio de 1909. O percurso feito pela Sorocabana, entre Itararé e São Paulo (486 km) custava 26$900, ou seja, 61 réis por km. Já uma passagem de Itararé a Ponta Grossa pela EFSPRG (252 km) custava 21$500, num total de 83 réis por km. Entre Ponta Grossa e Curitiba, pela Estrada de Ferro do Paraná

[100] Analisa para tanto o trecho entre Santana do Livramento e São Paulo, cujo trecho é de 1323 milhas. Seu estudo estima que a extensão da linha deveria ser de 1058 milhas ao invés de 1323 milhas, ocasionando grandes despesas extras por ano (MOLITOR, 1915).

(201 km) o custo era de 18$200, 95 réis por km. Se todo o percurso fosse feito pela tarifa da Sorocabana custaria 53$680, enquanto pela tarifa da EFSPRG custaria 73$040, ou seja, 36% a mais (DIÁRIO DA TARDE, 20/05/1909).[101]

Todas as questões apontadas acima nos ajudam a entender os números referentes ao saldo da EFSPRG, que revelam uma ferrovia constantemente deficitária.

Os problemas no traçado levavam ainda a outras conseqüências. A velocidade alcançada pelos trens na EFSPRG era considerada pífia, sobretudo no que se refere à Linha Norte. O *Diccionario* de Picanço, produzido pelo engenheiro brasileiro no final do século XIX, nos informa que a velocidade dos trens em nosso país costumava ser de 30 a 40 km por hora, enquanto a velocidade máxima admitida na França ficava entre 90 e 110 km por hora. Na Inglaterra a velocidade máxima não era limitada, chegando a 125 km nas descidas. "A velocidade dos trens regula ser de 72 a 85 kilometros; as velocidades commerciais variam de 71 a 81 kilometros" (1892, p. 324). Segundo Hobsbawm, na Inglaterra velocidades de até 96 km por hora eram perfeitamente praticáveis já na década de 1830 (2001, p. 61).

Na EFSPRG a velocidade era próxima de 30 km por hora (VITOR, 1913, p. 338), como se pode observar através de diferentes fontes. Já na Sorocabana viajava-se a 50 km por hora (DIÁRIO DA TARDE, 14/05/1909) e na Estrada de Ferro do Paraná a cerca de 35 km por hora (DIÁRIO DA TARDE, 03/04/1909). Uma tabela de horários (operada a partir de 15 de setembro de 1908) reproduzida pelo Diário da Tarde (11/09/1908) revela a variação da velocidade em diferentes trechos da Estrada de Ferro. Entre Itararé e Ponta Grossa o trem raramente ultrapassava os 26 km por hora; entre Ponta Grossa e União da Vitória a rapidez aumentava, atingindo seu ponto máximo nos 30 km por hora, que no entanto não configura a média de velocidade. Some-se a isso as demoras em cada uma das estações,[102] que variava entre 2 e 20 minutos, e calcule-se o tempo despendido (ANEXO 6). É possível que, além do excesso de curvas, também a bitola escolhida para a EFSPRG tenha influenciado na lentidão de seus transportes. Dentre as desvantagens da bitola de 1,0

---

[101] Mais tarde, em 1913, a mesma viagem São Paulo – Curitiba passaria a ser feita sem baldeação, visto que todas as estradas eram administradas pela BRC, que adquiriu a Sorocabana em 1910. Assim, unificaram-se as linhas e os vagões da empresa transitavam por todo o complexo pertencente a esta empresa (VITOR, 1913, p. 339).

[102] Apenas entre Ponta Grossa e União da Vitória são em número de quatorze. Lembrar que neste momento a linha em operação ia apenas até São João.

metro em relação às demais, Brina destaca a menor capacidade de tráfego e a menor velocidade atingida (1983, p. 7).

Em alguns trechos da EFSPRG não se poderia andar a mais do que 20 ou 26 km por hora, caso se quisesse garantir a vida das pessoas (O PROGRESSO, 20/07/1909), o que me leva ao segundo maior problema decorrente do traçado e do excesso de curvas daquela ferrovia: os perigos enfrentados por passageiros e condutores, e o risco de vida durante as viagens.

O número de acidentes e a gravidade destes chamou minha atenção durante a elaboração da pesquisa em jornais. Os descarrilamentos de trens eram muito freqüentes, o que coloca em questão a segurança e a tranqüilidade dos passageiros durante uma viagem pela EFSPRG. Apenas entre julho de 1908 e dezembro de 1910 localizei referências a 16 descarrilamentos e 6 outros acidentes, excetuando-se aí as repetições em diferentes periódicos. Acredito que seja possível supor um número maior, já que acidentes de menor monta poderiam atrair pouca atenção dos jornais, sendo inclusive ocultados pela Companhia.

Não resta dúvida que o tipo de acidente mais comum era o descarrilamento, quando por algum motivo os trens saíam dos trilhos, sempre com conseqüências imprevisíveis. Picanço menciona tratar-se de um "accidente commum nas estradas de ferro; difícil de prever-se e tambem de evitar-se" (PICANÇO, 1891, p. 279). Sobre isso é bastante elucidativo o relato de Robert Helling, ao comentar que a escolha de um maquinista passava pela observação de suas atitudes em caso de descarrilamento:

> E não faltariam descarrilamentos para que os candidatos pudessem treinar. *Era uma situação tão diária que já nem se fazia um grande alarido por causa disso;* somente tem de se pensar que os descarrilamentos não eram tão ruins também pela paciência brasileira, pois a velocidade do trem normalmente chegava apenas a 25 k/h em trens de carga e 36k/h em trens de passageiros (HELLING, 1931, p. 24). [grifo meu]

Mesmo sendo uma situação diária, um descarrilamento podia representar uma situação de vida ou morte. Os descarrilamentos iam desde episódios de menor gravidade, nos quais as únicas vítimas eram alguns pobres bois que se encontravam sobre a linha (DIÁRIO DA TARDE, 06/07/1908; O PROGRESSO, 20/07/1909) a grandes descarrilamentos, nos quais se contavam passageiros e condutores feridos (DIÁRIO DA

TARDE, 07/07/1909; GAZETA CATHARINENSE, 16/07/1909; O PROGRESSO, 25/11/1909; DIÁRIO DA TARDE, 25/11/1909) ou mesmo óbitos (DIÁRIO DA TARDE, 29/03/1909; DIÁRIO DA TARDE, 07/12/1910; O PROGRESSO, 03/12/1910). Havendo sorte, o descarrilamento causava apenas um "susto" e atraso na viagem (DIÁRIO DA TARDE, 05/01/1908; O PROGRESSO, 04/01/1910; O PROGRESSO, 15/02/1910; MISSÕES, 02/07/1910; DIÁRIO DA TARDE, 19/01/1911). Os motivos dos descarrilamentos poderiam ser tão prosaicos quanto animais (geralmente bovinos) na linha ou tão graves quanto a sinuosidade do traçado, a falta de consolidação da linha (DIÁRIO DA TARDE, 14/05/1909), excesso de velocidade (já que em alguns trechos o trem não poderia ultrapassar os 26 km por hora), despregamento das chapas de junção dos trilhos (DIÁRIO DA TARDE, 19/01/1911) ou mesmo a utilização inadequada de vagões.[103] Em um dos episódios, a EFSPRG utilizava um carro duplo da Sorocabana para transporte que descarrilou no quilômetro 210, entre as estações de Dorizon e Paulo Frontin. Após ser carrilado, descarrilou novamente um quilômetro antes de Paulo Frontin. Segundo os periódicos, este cruzamento dos vagões seria pernicioso ao transporte (O PROGRESSO, 07/09/1909; DIÁRIO DA TARDE, 09/09/1909).

Mais próximo do palco dos acontecimentos, Robert Helling aponta outras possíveis causas para os acidentes, tais como as longas jornadas de trabalho, que obrigavam os maquinistas a períodos desgastantes de até 20 horas ininterruptas, sobretudo durante o processo de construção das ferrovias (HELLING, 1931, p. 24); além do desejo ou costume de alguns maquinistas em conduzir rápido, preocupando-se pouco com as conseqüências (HELLING, 1931, p.25/26). Estes o autor considerou "perturbados". Afinal, a seleção de maquinistas não era um processo rigoroso; "Não havia exames, decidia-se simplesmente pela reputação do indivíduo, como ele havia lidado com algum descarrilamento e como eram suas outras atitudes" (HELLING, 1931, p. 24). A imperícia de alguns dos maquinistas também podia explicar acidentes (HELLING, 1931, p. 69/70).

Embora tenha se dado em outra ferrovia, um relato de descarrilamento proporciona uma descrição do sentimento de pavor causado nos passageiros. Em abril de 1909 o presidente da República, Afonso Pena, esteve inaugurando o trecho então construído da

---

[103] Picanço aponta como causas dos descarrilamentos as "[...] rupturas do material rodante, rupturas do material fixo, objectos colocados sobre a linha, etc." (PICANÇO, 1891, p. 279).

EFSPRG. Foi uma viagem dotada de grande pompa e circunstância, na qual S. Ex. foi primeiramente recebido de modo efusivo em Curitiba, onde foi servido um sofisticado banquete com menu francês, bem como vinhos de safras especiais. Todo este apuro nos rapapés não bastou, entretanto, para evitar que, durante a viagem entre Curitiba e Paranaguá houvesse o descarrilamento de um vagão. Enquanto a comitiva presidencial seguia no mesmo trem de luxo em que havia embarcado no Rio de Janeiro, no último vagão viajavam militares, jornalistas, o Dr. Gaston Sengès (então chefe de fiscalização do 6º distrito), além de alguns estudantes paranaenses. Este era também um vagão de luxo, da EFSPRG, porém utilizado na Estrada de Ferro do Paraná. Segundo a descrição, as rodas dianteiras saíram dos trilhos; aos gritos de "Pára! Pára!" a locomotiva parou e em seguida aquele vagão foi desligado do comboio, que seguiu sua marcha. Foi com muita demora que uma turma de trabalhadores chegou ao local e recolocou o vagão nos trilhos. O ocorrido, entretanto, já causara suas vítimas:

> No alvoroço provocado pelo facto do wagon descarrilado passageiros atiraram-se pelas janellas, sahindo 3 com leves escoriações, entre os quaes o aspirante Sylvio Schleder. O guarda-freio em serviço neste carro, também atirou-se á margem da linha, tendo recebido escoriações (DIÁRIO DA TARDE, 05/04/1909).

Este relato descreve mais detidamente o medo causado por um descarrilamento. Acredito ainda que o episódio ilustra a cotidianidade de tal situação. Se tal ocorria junto a uma comitiva tão cercada de cuidados quanto a presidencial, o que dizer das viagens de carreira, com passageiros comuns?

Em uma região como a percorrida pela Linha Sul, com inúmeros acidentes geográficos, o desastre poderia ser ainda mais grave, pois a queda dos vagões poderia ser mais pronunciada. Para recolocar os vagões nos trilhos, via de regra se necessitava de um grande volume de homens, que eram organizados pelos feitores.

Imagem 2: Descarrilamento próximo a Pinheiro Preto.
Fonte: APPP. Autor desconhecido, s/d.

Além dos descarrilamentos, também havia outros tipos de acidentes, o mais das vezes com vítimas fatais. Em abril de 1909 ocorreu um acidente gravíssimo com um trem de passageiros saído da estação de União da Vitória em direção ao sul. Próximo à estação Legru, na serra de São João, a composição parou; ao arrancar para recomeçar a viagem o impulso dado arrebentou o pára-choques; uma reação em cadeia levou ao rompimento das correntes que ligavam os carros à máquina. Os vagões desceram de recuo, sua velocidade aumentou e atiraram-se em um despenhadeiro, onde se amontoaram sobre um que transportava cinco toneladas de dinamite e cinqüenta quilos de espoleta.

> Falleceram estantaneamente por esmagamento do craneo um polaco e um preto, ambos trabalhadores da estrada. Foram recolhidos á enfermaria de Ponta Grossa, 10 doentes, sendo em estado grave, um casal de polacos o marido com fractura do craneo e a mulher das pernas. [...] Quinze foram os feridos. Escapou incolume um passageiro que saltou do trem quando disparou serra abaixo e foi cahir a grande distancia (DIÁRIO DA TARDE, 02/04/1909).

Um dos sobreviventes relatou que os guarda-freios[104] não abandonaram seus postos apesar de não terem conseguido travar os carros, sugerindo a folha que os freios se encontravam estragados. O momento foi de horror: gritos, lamentações, imprecações, prantos (DIÁRIO DA TARDE, 02/04/1909). Alguns meses após o acidente, outro periódico noticiou a ação indenizatória solicitada pelos sobreviventes. Apontava-se então como causa do ocorrido os defeitos de construção, sobretudo das rampas da serra de São João, às quais os trens galgavam com dificuldade. O saldo final do acidente foi de três mortos, muitos feridos e outras pessoas “inutilisadas para a manutenção da vida”, que reclamavam da EFSPRG uma indenização de 208:000$ (O PROGRESSO, 19/10/1909).

A documentação sugere que as repercussões e as conseqüências dos acidentes eram diferenciadas de acordo com a posição social das vítimas. O *Relatório* do desembargador chefe de polícia do Paraná de 1908, menciona o ocorrido no mês de junho:

> No Kilometro 234 da EFSPRG, proximo ao Porto União da Victoria, descarrillou um trem de passageiros que, tombando, ferio gravemente a Bonifacio Pimpão, Horacio Rebello, Bernardino Monteiro e o chefe de trem. No Porto da União, o Comissario de Policia, abrio inquerito a respeito, mandando submetter os ofendidos a corpo de delicto (RELATORIO b, 1908, p. 52).

O simples fato dos feridos Bonifacio Pimpão, Horacio Rebello e Bernardino Monteiro terem sido citados nominalmente no *Relatório* já demonstra destaque frente ao grande número de anônimos que certamente se encontravam no trem em questão. A abertura de um inquérito, que parece ter sido imediata, também não era providência corrente neste caso. Embora não tenha localizado informações mais precisas, posso supor que Bonifacio Pimpão possuía algum grau de parentesco com os coronéis Juca Pimpão (grande fazendeiro nos campos do Irani, município de Palmas) e Jango Pimpão (irmão de Juca e também proprietário em Palmas), ambos extremamente poderosos em sua região (QUEIROZ, 1966, p. 96).

Outro acidente, porém com menores conseqüências, deu-se no dia de Ano Novo de 1910, entre Porto União e Ponta Grossa. Após um episódio de descarrilamento, um novo susto esperava pelos passageiros em Iraty: a pilha de lenha depositada na cavoeira pegou fogo, e as chamas ameaçavam o vagão contíguo. Como o calor aumentava, os passageiros

---

[104] Empregado de Estrada de Ferro que vigia e manobra os freios de carros e vagões, em obediência a instruções do maquinista.

fugiram para a cauda do trem, assim viajando até que o fogo fosse extinto (O PROGRESSO, 04/01/1910).

Mais grave, e possivelmente causado por imperícia do construtor, foi o acidente envolvendo o trem de lastro na ponte sobre o Rio Bonito, entre as estações de Limeira e Rio das Pedras.[105] A ponte desabou sob o trem, que caiu na água, afogando o limpador e ferindo gravemente o foguista (O PROGRESSO, 14/06/1910).

Outro acidente envolvendo a queda de uma ponte provisória foi narrado por Helling. Neste relato, o acidente se deveria à "perturbação" do maquinista:

> Outro dos nossos maquinistas era um descendente de polonês. A ambição deste rapaz perturbado era dirigir rápido, e isso nesse trajeto que de modo algum era seguro. "A máquina tem que correr e o maquinista morrer!", este era o seu lema. Repetia esse dito constantemente e finalmente também o realizou; pois certa vez passou por uma ponte provisória de madeira, que estava danificada, com tamanha velocidade que tombou junto com a locomotiva e uma parte dos vagões, onde o maquinista ficou preso na lama junto com a locomotiva. Tiramos a máquina com muito esforço, mas ele, mesmo durante o trabalho, já que ficou tão profundamente imprensado embaixo da máquina, não conseguimos encontrar (HELLING, 1931, p. 25).

Os trabalhadores eram vítimas freqüentes dos mais diversos tipos de acidentes. Na manhã de 8 de outubro de 1908 dois trabalhadores da EFSPRG, ao tentarem embarcar em trem que partia de Ponta Grossa para União da Vitória, caíram entre dois carros, ficando um deles bastante contundido (RELATÓRIO b, 1908, p. 53/54). Um pobre operário havia perdido uma perna em explosão, quando em serviço da Estrada de Ferro e estava a esmolar pelas ruas de Ponta Grossa (O PROGRESSO, 21/07/1910); um guarda-freios de Itararé encontrava-se em estado grave após acidente, recolhido ao hospital da EFSPRG (DIÁRIO DA TARDE, 14/11/1910).[106]

Apesar de todos os problemas, poucos eram os autores da época que os denunciavam e produziam discursos críticos, tal como Silva, que comentava

> [...] o descalabro de nossas redes de viação, em que imperam os fretes prohibitivos, os serviços deficientes quando não mal e pessimamente

[105] Rio Bonito, atualmente Tangará, entre Joaçaba e Videira, antigas estações de Limeira e Rio das Pedras.

[106] Tomporoski (2006) preocupa-se detidamente com os acidentes de trabalho que envolviam os operários de outra subsidiária da BRC na região, a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, e demonstra as várias estratégias utilizadas pela empresa para eximir-se de responsabilidades trabalhistas. No caso que analiso a empresa raramente atendia aos reclamos dos acidentados, e o desenvolvimento de estratégias não se fazia tão necessário já que inexistia uma legislação trabalhista que protegesse os turmeiros.

> organizados, a falta de segurança, a reduzida velocidade, e tantos defeitos julgados, e melhor experimentados por todos os que viajam no Brasil, ou fazem remessas de objectos por nossas vias de comunicação (SILVA, 1910, p. 91).

Embora pareça resumir a situação da EFSPRG, Silva estava fazendo referência à maioria das Estradas de Ferro do país.

A grande quantidade de acidentes, a sinuosidade do traçado, os altos preços e tarifas e a lentidão nos transportes são alguns dos elementos reais e cotidianos que contrariam diretamente a idealização produzida sobre a função modernizadora e civilizadora da ferrovia. Observando o caso específico da EFSPRG, podemos concluir que o real ultrapassou o discurso do progresso. Entretanto, as inúmeras questões políticas e econômicas em jogo não permitiram uma alteração do discurso oficial. E no período estudado por esta tese a EFSPRG foi, na grande maioria dos casos, vista como um elemento civilizador, contraposto a um passado tradicional e indesejado.

4.3 - O Exército, os Rebeldes e a Ferrovia.

A expectativa criada em torno do uso estratégico da EFSPRG referia-se, sobretudo, às províncias do Prata. Entretanto, seu primeiro teste de uso militar acabou por ocorrer contra o “inimigo interno” – ou seja, durante a repressão ao Movimento do Contestado. No transcorrer da expedição Setembrino, deslocaram-se para a região mais de 7 mil homens, quase metade do efetivo do Exército Nacional na época, que puderam contar com o transporte proporcionado pelos Caminhos de Ferro da BRC.[107]

Já no primeiro conflito entre forças legais e rebeldes (outubro de 1912) as ferrovias desempenharam importante papel no deslocamento de tropas, quando a Força Policial do Paraná deslocou-se por via férrea entre Curitiba e Porto da União, numa distância de cerca de 500 km (COLETÂNEA, s/d, p. 173), o que permitiu o uso de uma metralhadora no ataque ao grupo ajuntado em torno do “monge” José Maria. À despeito do péssimo resultado desta investida específica, os oficiais militares eram unânimes em reconhecer a importância de meios de transporte mais céleres e com maior capacidade de tonelagem no caso de conflitos. Estradas de Ferro que ligassem as capitais ao sertão eram consideradas uma providência necessária (TAPAJÓS, 1915, p. 10), bem como a garantia de proteção aos caminhos de ferro por parte das tropas, vista como “indispensável” pelo Ministro da Guerra (MINISTÉRIO DA GUERRA, 1914, p. 4).

Embora o incremento da velocidade de viagem fosse real, certos problemas previamente existentes prejudicavam os trabalhos de deslocamento das forças militares. Algumas das dificuldades já apontadas acima se reproduziam também nos momentos de embate. A questão das bitolas, por exemplo, poderia tornar-se um empecilho, pois tornava necessário o transbordo de munições, víveres e materiais pesados, prejudicando a rapidez fundamental em caso de guerra (PEIXOTO, 1937, p. 329). Ligado a isso, temos o constante problema da baixa velocidade alcançada na EFSPRG e a sempre presente possibilidade de acidentes e descarrilamentos, conforme visto anteriormente.

---

[107] Uma estatística foi publicada pelo “O Tempo”, de Rio Grande, e transcrita por Silva (1933, p. 132). Segundo os dados mencionados, mais de 8.000 homens estiveram em operações no Contestado, assim divididos: força federal: 4.200; forças civis: 950; Polícia de Santa Catarina: 300; Polícia do Paraná: 700; Forças civis provisórias: 1.850 homens.

Neste caso em particular, um militar anotou que os comboios de tropas desde São Paulo até União da Vitória consumiam cerca de 72 horas; os que provinham do Rio Grande do Sul corriam a 18 ou 20 km por hora, quando não menos (PEIXOTO, 1995b, p. 36). Além disso, as locomotivas oferecidas eram velhas, e colocadas a serviço do Exército após ligeiros reparos (PEIXOTO, 1995b, p. 34).[108]

O deslocamento via Estrada de Ferro era então fundamental para o Exército Nacional. Além da questão geográfica (a região era de difícil acesso) e da ausência de cartas itinerárias precisas (CARVALHO, 1916, p. 48) havia o problema do aparelhamento e preparo de soldados e oficiais, que se mostrou dramático. O próprio Ministro da Guerra reconheceu que os batalhões marcharam "[...] quasi em casco [...] (MINISTÉRIO DA GUERRA, 1914, p. 5) e o General Mesquita, que assumiu as tropas em abril de 1914 comenta tê-las encontrado "[...] descalças, esfarrapadas, quasi nuas, parecendo mais uma tropa destroçada [...]" (SOARES, 1931, p. 44).[109] Roupas e animais se desgastavam nos caminhos do sertão. Sem o auxílio poderoso das ferrovias, tal desgaste certamente seria ainda mais expressivo.

O crescimento das hostilidades na região, especialmente a partir de agosto de 1914, levou a que os representantes da BRC solicitassem proteção para suas propriedades. Este foi o momento de avanço máximo dos rebeldes, a fase do "apogeu da jagunçaria", como afirma Vinhas de Queiroz (1966), ou o "tempo do jaguncismo", segundo Machado (2004).

A ameaça às propriedades e trabalhadores da EFSPRG, às serrarias pertencentes à *Southern Brazil Lumber and Colonization Company* e às colônias instauradas pela BRC, sobretudo a de Nova Galícia, tornava-se progressivamente mais próxima e real. A *Lumber* possuía duas serrarias na região. A maior delas ficava em Três Barras, distante duas léguas de Canoinhas, e a menor em Calmon, à margem da EFSPRG. Desta maneira a *Lumber* tornou-se a maior companhia madeireira de toda a América do Sul (QUEIROZ, 1966, p. 75; TOMPOROSKI, 2006, p. 18). No início de 1914 a Companhia já se reportava às autoridades a fim de solicitar a normalização da situação, através de ofício dirigido ao Cel.

[108] Rodrigues (2001, p. 53/54) acredita que os maus serviços prestados pela EFSPRG acirravam o desenvolvimento de um discurso patriótico e nacionalista entre os oficiais, pois embora esta representasse o progresso, não estaria prestando serviços adequados à nação e ao Exército.

[109] As dificuldades enfrentadas pelo Exército no Contestado serviram como argumento para que o Ministro pleiteasse sua remodelação, além do aumento de efetivo. Vide, com relação ao assunto, as mensagens do Ministro da Guerra ao Presidente da República entre 1914 e 1917.

Vidal Ramos, governador de Santa Catarina, por Manoel Guimarães Carneiro, representante da empresa em Curitiba:

> Tendo em consideração frequentes factos, de caracter gravíssimo, ocorridos ultimamente no trecho da linha-sul da EFSPRS, entre Calmon e Uruguay, conforme queixas constantes que tenho recebido e que collocam nosso empregados em posição coacta, em relação ao cumprimento de seus deveres; - temo a liberdade, a bem dos interesses comuns daquella zona e da via-ferrea que a ella serve, de vos solicitar, com o devido acatamento, providencias tendentes a ser normalisada uma tal situação. Respeitosas saudações (OFÍCIO MANOEL GUIMARÃES CARNEIRO, 2/01/1914).

Neste momento, 02 de janeiro de 1914, o movimento estava apenas começando. O desastroso primeiro ataque à Taquaruçu pelas tropas do Exército e da Polícia Militar de Santa Catarina dera-se em 29 de dezembro. No dia 03 de janeiro, o assassinato de Praxedes Damasceno em Curitibanos acentuou a tensão e a exaltação religiosa em Taquaruçu e em Caraguatá. Os ataques subseqüentes a estes redutos, respectivamente em fevereiro e março, levaram os rebeldes a um processo de acirramento da violência, no qual as lideranças deixaram, paulatinamente, de ter características apenas místicas para se tornarem lideranças "de briga". Em abril o General Carlos Frederico de Mesquita assumiu o comando geral das forças repressoras; em maio ele deu por encerrados seus trabalhos, após algumas poucas vitórias, sobretudo em núcleos já abandonados pelos rebeldes. A retirada de Mesquita, veterano da campanha de Canudos, foi controversa, pois a pacificação não estava completa e os principais redutos não haviam sido atacados.

Entretanto o General ofereceu algumas explicações no *Apêndice* a seu *Relatório* de 28 de maio de 1914, através do qual dissolveu as forças expedicionárias em ação no Contestado. O *Apêndice* deixou de figurar diretamente no texto do *Relatório*, segundo Mesquita, "[...] por motivos de ordem particular". Naquele texto o General mostrou-se bastante crítico quanto a sua experiência no interior contestado e arrolou alguns dos problemas enfrentados. Ele não teria tido nem a verba necessária, nem os vaqueanos solicitados[110] e nem o apoio da 4ª Brigada Estratégica, que solicitara ao Ministro. Além disso, o Ministro vetara o uso de um aviador para o reconhecimento da região, alegando que sua participação seria "contraproducente" (RELATORIO MESQUITA, 1914, p. 7/8).

[110] A verba fora restrita a 70 contos, dos quais apenas 40 chegaram ao seu controle; tendo solicitado 200 vaqueanos civis, recebeu apenas 60.

A comparação com a Expedição posterior beira a imoralidade: Setembrino recebeu uma verba quase ilimitada, grandes reforços do Exército, contratou vasto número de vaqueanos e utilizou a aviação como meio de reconhecimento da região.

Mesquita denunciou ainda em seu *Relatório* a exploração política do episódio, utilizado como pretexto para lances relacionados à questão de limites.[111] Os comerciantes da região também apelavam excessivamente às forças federais, quando em geral já se encontravam guarnecidos de vaqueanos contratados para sua defesa, ação considerada como impatriótica. Porém a última denúncia de Mesquita é especialmente importante. Ele destaca

> [...] o interesse das estradas de ferro locaes, de trafego quasi paralysado, em contribuir para manter o estado normal na vida dos sertões do Contestado. As continuas requisições, por conta do Governo Federal, para serviços expedicionarios e as provaveis indemnisações por damnos talvez d'ellas decorrentes ou por ellas provocado, offerecem a essas estradas uma excellente fonte de receita que não lhes convém estancar (RELATORIO MESQUITA, 1914, p. 10).

Na produção militar sobre o Contestado, alguns autores irão defender posição contrária enquanto outros concordarão com esta ponderação. O *Relatório* Setembrino enuncia um discurso bastante diverso. Para o comandante da grande expedição, a empresa esmerava-se na colaboração à repressão:

> A administração dos caminhos de ferro [...] muito empenhada na repressão do banditismo, que lhe causára e lhe estava causando sérios prejuizos, favoreceu-me extremamente [...] (1916, p. 46).

Soares e Peixoto defenderão um outro ponto de vista. Dentre uma série de críticas à administração e mesmo ao traçado da ferrovia, Peixoto afirma que

> A pseudo-estratégica, que prima em atravessar terras devolutas em zigue-zagueante traçado, *parecia muito interessada na continuação da anormalíssima situação,* tais as exigências, as dificuldades e o péssimo material rodante posto a disposição das tropas. [...] *essa Estrada de Ferro é regularmente subvencionada, e, na época da luta, enfrentava uma crise terrível justamente naquele trecho* [grifos meus] (PEIXOTO, 1995b, p. 35/36).

---

[111] Mesquita cita especificamente a provável intenção de autoridades catarinenses em ocupar Vila Nova do Timbó, então recentemente criada pelo Paraná. Entretanto a presença de forças federais impediu tal intento (RELATORIO MESQUITA, 1914, p. 09/10).

O transporte de madeiras e de outros gêneros, geralmente feitos por esta linha, encontravam-se então prejudicados pela conflagração européia. Mas havia uma compensação:

> A grande ferrovia, se teve prejuízos com a interrupção de seu tráfego pouco rendoso entre União e Marcelino Ramos, foi vantajosamente compensada pela renda extraordinária que obteve com as velhas locomotivas que se apressou aparelhar, lubrificando as ferrujosas engrenagens para pô-las ao serviço militar rendoso e não regateado (PEIXOTO, 1995b, p. 36).

Soares refletiu sobre a situação da EFSPRG ainda no transcorrer do conflito. O tenente participara da Expedição Mesquita e permanecera na região quando da missão Matos Costa (a quem notadamente exprime grande admiração nas páginas de suas várias obras). Em junho de 1914 Soares já se preocupava com a situação da região, à qual faltavam homens e proteção. Este militar iniciou então uma campanha particular, através do envio de cartas à Capital da República. Ao que tudo indica, a primeira delas foi endereçada a um funcionário da Fazenda, íntimo do ministro da Guerra. Nesta, expunha a situação e sugeria fortemente "[...] a guarnição de varias estações da via ferrea SPRG, notadamente Marcellino Ramos, Capinzal, Herval, Rio das Antas, Calmon e São João" (SOARES, s/d, p. 106). Como estas missivas não surtiram o efeito esperado, ele voltou a escrever, desta vez diretamente a um dos homens mais poderosos da República na época: o Senador Pinheiro Machado, com quem supostamente desfrutaria relações de amizade. Suas cartas de agosto de 1914 teriam, desta maneira, chegado ao Presidente e ao Ministro da Guerra (SOARES, s/d, p. 107).

O teor de tais correspondências é referido nas diferentes obras do autor. Pode ser, entretanto, conferido junto ao Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, onde parte delas se encontra arquivada, juntamente com uma série de telegramas.[112] Percebe-se que, após sua carta original, Soares passou a trocar telegramas com o Senador Pinheiro Machado, nos quais o informava sobre sua posição e situação. Ao mesmo tempo, aproveitava para lembrá-lo das providências sugeridas, comentando ainda a insuficiência de forças e de materiais, como fardamento (TELEGRAMA SOARES A PINHEIRO MACHADO, 1/09/1914; 2/09/1914). Os telegramas entre Soares e Pinheiro Machado indicam uma situação de troca política. Soares desejava atenção para suas análises

---

[112] Como membro do Instituto, Soares fez-lhe doação de uma vasta documentação, referente não apenas ao Contestado, mas à experiência militar de toda sua vida.

estratégicas e uma situação mais adequada para as tropas localizadas no Contestado; por sua vez, o Senador passou a contar com informações diretas do campo de batalha. A maior das preocupações de Soares eram os possíveis contatos comerciais feitos pelos rebeldes através da Estrada de Ferro. Quanto a isso Pinheiro Machado tomou providências através do governo do Rio Grande do Sul.

Outra grande inquietação de Soares foi evidenciada através de um telegrama endereçado ao Assistente do Inspetor Militar, em Curitiba. Escrita em 22/09/1914, ou seja, após o ataque rebelde à São João e a Calmon e após a nomeação de Setembrino de Carvalho para a pacificação da região, a correspondência comenta a tentativa dos "bandoleiros" em forçar a passagem de Canoinhas para Três Barras. Segundo Soares, ameaçavam Três Barras, que estava mal defendida,

> [...] onde pretendem commetter saques e incendios propriedades valiosas americanos, que futuramente intentarão indemnizações exhorbitantes. Tambem ameaçam incendiar estação estrada ferro mesma povoação (TELEGRAMA SOARES A RÊGO BARROS, 22/09/1914).

Sugere, portanto, que em caso de ataques contra a propriedade privada na região a BRC deveria receber proteção especial, pois poderia futuramente demandar indenizações caras ao Governo Federal. Este argumento pode nos ajudar a compreender porque as propriedades americanas acabaram por receber uma proteção especial por parte do Exército, caso suponhamos que autoridades superiores a Soares tenham chegado a semelhante conclusão.

Através das obras escritas e correspondências deixadas por Soares percebemos que ele parece obter satisfação em se mostrar bem informado frente aos seus superiores diretos e mesmo frente aos oligarcas mais poderosos da época. Notadamente em suas obras o tenente costuma referenciar as fontes de onde retirou suas informações. Em algumas ocasiões, entretanto, Soares se permite não declinar a origem das mesmas, como no caso em que menciona apenas possuir "informações seguras" sobre o abastecimento dos "bandidos" (SOARES, s/d., p. 79). Em carta enviada ao Ministro da Guerra (dezembro de 1914) o gaúcho enuncia uma série de conclusões retiradas de sua experiência no palco de batalhas, traçando considerações sobre as ações que deveriam ser tomadas para a solução "definitiva" do conflito. Entretanto, Soares afirma se limitar às conclusões, deixando de

lado os dados que as justificam, por “[...] não achar conveniente expôl-as em linguagem escripta” (CARTA DE SOARES A FARIAS, 9/12/1914). Soares não queria deixar por escrito, em carta endereçada ao Ministro (em quem provavelmente não confiava, vide episódio Mesquita) considerações que poderiam comprometê-lo politicamente.

A representação enunciada por Soares e por Peixoto demonstra uma postura crítica frente à ferrovia e aos serviços por ela prestados. Peixoto mostra-se enfático em relação à possibilidade da empresa ter alcançado grandes lucros durante o conflito do Contestado. Vejamos o que documentações de outra natureza podem nos oferecer quanto a este tema.

Ainda no Império, uma série de decretos ordenava as bases gerais para a concessão de ferrovias que contassem com garantia de juros do Estado. O decreto n. 5.561, de fevereiro de 1874, dispunha um regulamento para as concessões de caminhos de ferro provinciais ou gerais e estabelecia, em seu artigo 22, que as empresas transportariam gratuitamente “os dinheiros do Estado”, além das malas do correio e os empregados que as acompanhassem. Entretanto, determinava que certas categorias de funcionários de Estado seriam transportados com abatimento “não menor de 50%” do preço das tarifas (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1913, p. 267). O decreto n. 6.995, de agosto de 1878, fez-se ainda mais claro em relação ao tema: o abatimento seria de 50% para autoridades com escolta policial e suas bagagens; colonos e imigrantes, com seus utensílios ou sementes; todos os gêneros enviados pelo Governo em caso de calamidade pública e

> Munição de guerra e qualquer numero de soldados do exercito e da guarda nacional ou da policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo governo ou presidente da província (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1913, p. 270).

O decreto n. 10.432, que determinou a concessão referente à EFSPRG, seguiu parcialmente estas diretrizes. Ampliaram-se os transportes gratuitos, que seriam estendidos aos colonos e imigrantes e às malas do correio. Autoridades, munição de guerra, soldados, oficiais e gêneros destinados à calamidade pública teriam abatimento de 50% do valor das tarifas. Todos os demais passageiros e cargas do Governo Federal ou Provincial seriam transportados com um abatimento de 15% do custo das tarifas (PAIVA, 1922, p. 325). Tais determinações encontram-se entre aquelas que não foram alteradas pelo decreto n. 305, de

abril de 1890, no qual o governo republicano ratificou a concessão à Teixeira Soares (PAIVA, 1922, p. 429).

Os gastos realizados pelos diferentes Estados via EFSPRG eram motivo de cobranças mensais, geralmente através de ofícios. Em Santa Catarina o valor dos transportes realizados por conta do Governo do Estado era repassado ao Secretário Geral através de ofícios dirigidos pelo Chefe do Tráfego (OFÍCIOS SANTA CATARINA, 1907-1914). Já no Paraná a fatura era comumente apresentada ao Secretário do Interior, Justiça e Instrução Pública (OFÍCIOS PARANÁ, 1908). No mês de maio de 1908, por exemplo, o valor despendido pela Secretaria foi de 1:426$146 (um conto, quatrocentos e vinte e seis mil, cento e quarenta réis) – um total significativo, sobretudo se considerarmos que naquele momento o uso referia-se apenas a Linha Norte e a uma pequena parte da Linha Sul (que operava somente até São João dos Pobres). Outros meses de 1908 indicam uma certa oscilação dos valores. Freqüentemente estes ultrapassavam o conto de réis, chegando mesmo a 1:726$780 em janeiro; porém em alguns casos chegavam a cair pela metade ou mesmo um terço deste valor (OFICIOS PARANÁ, 1908). Acredito que tais variações relacionam-se especialmente ao movimento de chegada de imigrantes, pois então o Paraná investia fortemente na colonização de seu interior.

Pouco sabemos sobre a presteza dos pagamentos realizados pelos Estados à Companhia. Entretanto, tudo indica que o processo de cobrança poderia envolver algum atraso por parte do pagador. A conta, em geral, chegava um mês após a utilização dos serviços. Em junho de 1911, o Chefe do Tráfego informava ao Secretário Geral de Santa Catarina que a conta de dezembro do ano anterior estava em atraso (OFÍCIOS SANTA CATARINA, 8/06/1911), ou seja, meio ano depois. Se observarmos que os valores cobrados se referiam a um mês apenas, verificamos que, mesmo em tempos de paz, em um ano a Estrada de Ferro somava com os gastos dos Estados um valor bastante significativo, apesar das oscilações já mencionadas.

O uso intensivo da ferrovia pelas forças do Exército teve início no ano de 1914, pouco após o ofício de Manoel Guimarães Carneiro visto anteriormente. A movimentação militar no caminho de ferro cresceu especialmente após o início da Expedição Setembrino, que restabeleceu o tráfego após sua interrupção devido aos ataques rebeldes às estações de Calmon e São João (setembro de 1914). As forças transportadas pelos caminhos de ferro

provinham do norte (via São Paulo, Itararé e Ponta Grossa), do sul (via Cruz Alta, Santa Maria, Passo Fundo e Marcelino Ramos) e de Curitiba para Rio Negro e União da Vitória (PEIXOTO, 1995b, p. 35).

O Exército Nacional deslocou-se à região, dentre outros motivos, para proteger a EFSPRG. Paradoxalmente, porém, ao utilizá-la gerava uma substancial dívida para a União.

Existem dados sobre o número de homens transportado por cada trem. Segundo telegrama do Chefe do Tráfego de Ponta Grossa, Robert Helling, um trem possuía sempre 8 carros e cada carro, 35 lugares. Cada trem poderia levar, portanto, 280 homens. Já os carros destinados a animais transportariam 15 cabeças (TELEGRAMA HELLING AO GENERAL SETEMBRINO DE CARVALHO, 06/04/1915). O *Relatório* do General Setembrino exibe um número um pouco diverso. Segundo ele, os carros de segunda classe comportam a lotação de 50 homens aparelhados, enquanto os carros fechados para mercadorias 40 homens e os carros para animais transportariam 15 cavalos ou 20 muares (CARVALHO, 1916, p. 171/172). Segundo Peixoto, as locomotivas eram alugadas diariamente a 80$000 as maiores e 60$000 as menores, “[...] levando em conta para este aluguel o tempo de regresso dos trens aos pontos de partida” (PEIXOTO, 1995b, p. 36). Os carros-leito custavam diariamente 50$000, os de 1ª classe 30$000, os de 2ª classe 20$000 e os de carga ou animais 10$000 (Idem).[113]

A tabela a seguir exibe o número de passageiros transportados e nos dá indicações sobre o uso pelo Governo Federal da linha em questão:

Tabela 5
Passageiros transportados a qualquer distância

Ano	Pagando	Por conta do Governo Federal	Por conta do Governo Estadual	Grátis (colonização e outros)	Total
1906	23.690	967	1.779	----	26.436
1907	30.301	536	2.037	----	32.874
1908	39.098	456	1.657	6.693	47.904
1909	54.419	506	1.995	8.720	63.640

[113] Peixoto destaca ainda a complexa situação que viveu a ferrovia pois, por um lado, alcançou grandes lucros, mas por outro foi uma das causas da revolta, devido ao problema de terras que causou na região (PEIXOTO, 1995b, p. 36).

1910	71.722	1.030	2.166	6.408	81.326
1911	88.994	993	1.799	6.717	98.503
1912	112.669	4.128	2.094	4.760	123.651
1913	113.477	2.415	1.909	1.154	118.955
1914	85.188	27.685	1.859	1.455	116.187
1915	69.260	30.018	2.526	98	101.902
1916	92.555	7.330	3.357	3.469	107.111

Fonte: Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativas aos anos de 1905 a 1916. Organizada pela autora.

Até a eclosão do conflito, o número de passageiros transportados por conta do Governo Estadual (certamente por conta “dos governos estaduais” dos Estados servidos e/ou atravessados pela linha) era bastante superior àquele dos passageiros transportados por conta da União, em alguns casos chegando mesmo a representar o quádruplo. Em 1912 e 1913 os valores começaram a sofrer uma inversão, embora ainda sutil, explodindo em 1914, quando o número de passageiros transportados por conta do Governo Federal cresceu cerca de doze vezes em relação ao ano anterior. Concomitante a isso, percebe-se uma grande diminuição dos passageiros pagantes, que certamente se concentravam na Linha Norte, e dos transportes grátis, que representavam sobretudo os imigrantes. Este movimento garante que o total de passageiros transportados a médias ou grandes distâncias tenha se mantido estacionado, não havendo uma grande queda durante a guerra em si.

Os transportes a curta distância, cerca de um quilômetro, também são responsáveis por um incremento, desta feita perceptível inclusive no total de passageiros transportados em 1914 e 1915:

Tabela 6

Passageiros transportados a um quilômetro

Ano	Pagando	Por conta do Governo Federal	Por conta do Governo Estadual	Grátis (colonização e outros)	Total
1906	1.692.961	211.660	341.903	----.	2.246.524
1907	2.321.558	100.567	309.307	----	2.731.432
1908	3.482.334	102.742	229.521	1.632.517	5.497.124
1909	4.931.829	107.026	294.241	2.152.841	7.485.937
1910	8.611.860	81.824	331.330	2.072.210	11.097.224
1911	9.508.081	218.453	326.391	2.121.014	12.173.939
1912	12.539.556	1.100.505	365.485	932.033	14.937.579

1913	12.606.073	569.319	314.078	189.814	13.679.284
1914	10.355.369	7.423.137	318.622	178.385	18.275.513
1915	7.171.899	6.795.850	469.308	13.979	14.451.036
1916	10.720.615	1.851.319	727.520	878.986	14.178.440

Fonte: Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativas aos anos de 1905 a 1916. Organizada pela autora.

As distâncias curtas proporcionavam um deslocamento para reconhecimento (por parte do Exército) ou poderiam auxiliar nas fugas (pensemos neste caso nos passageiros pagantes). Os ganhos da ferrovia não se resumiam ao transporte dos soldados e oficiais, fosse a curta ou a longa distância; mas havia ainda os transportes de animais, de munição e de armamentos, para os quais não possuímos uma estimativa. Lembremos que os aeroplanos utilizados pelo General Setembrino para o reconhecimento da região foram igualmente transportados por via ferroviária.[114]

O transporte de civis também voltou a ocorrer no início de 1915. Após o restabelecimento do tráfego ferroviário, decorreram quatro meses até a empresa organizar um comboio semanal para seus passageiros, embora considerasse o trecho “sem garantias” (PEIXOTO, 1995b, p. 90). O General Setembrino queixava-se do fato dos trens militares trafegarem conjuntamente com aqueles do horário regular (CARVALHO, 1916, p. 171). Um telegrama do coronel Sócrates a Soares ordenava que se proibisse terminantemente que civis viajassem em trens militares após o restabelecimento do tráfego, exceto em casos que envolvessem risco de vida (TELEGRAMA SÓCRATES A SOARES, 11/01/1915). Porém podemos supor que o uso da ferrovia na região do Contestado pelos civis durante os conflitos tenha sido relativamente pequeno, possivelmente concentrado-se em casos de fuga da região.

Um serviço incrementado durante a Campanha foi o de telégrafos, fartamente utilizado pelas forças legais. Observe-se a tabela a seguir:

[114] Peixoto (1995c, p. 71 e segs.) descreve de forma crítica o episódio.

Tabela 7
Telegramas

Ano	Número	Palavras
1906	12.568	161.225
1907	18.494	347.000
1908	30.073	482.730
1909	40.441	648.811
1910	14.665	195.679
1911	16.426	208.648
1912	19.604	285.253
1913	17.841	246.824
1914	20.277	385.041
1915	38.862	1.123.157
1916	21.277*	317.974

Fonte: Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativas aos anos de 1905 a 1916. Organizada pela autora.
* Nota na documentação: "Sómente particulares".

Se compararmos, como exemplo, o ano de 1912 ao ano de 1915, veremos que este último apresentou o dobro do número de telegramas e quase quatro vezes mais em número de palavras. Era através dos serviços telegráficos da EFSPRG que o Exército Nacional se comunicava com os governos estaduais e com o Governo Federal, sendo que o serviço telefônico ainda era bastante precário. Ou seja, neste momento grave e conflituoso, a União *dependia* dos serviços da BRC, e por eles pagava altos preços.

Um cálculo exato do valor total despendido pelo Exército junto à EFSPRG é praticamente impossível, mesmo conhecendo o número aproximado de transportes efetuados e o preço das tarifas. Poucas são as indicações neste sentido. O próprio Ministro da Guerra lamenta o grande peso que o Contestado teve sobre o orçamento, enumerando que "[...] além da *grande despeza de transporte por vias ferreas*, a alimentação dos praças e dos animaes subiu muito de preço naquellas regiões [...]" [grifo meu] ((MINISTÉRIO DA GUERRA, 1917, p. 8/9). O *Relatório* de Setembrino de Carvalho não apresenta dados sobre os gastos com a ferrovia, limitando-se a discriminar os gastos extraordinários da Campanha, no valor de 900:000$. Em termos de transporte, menciona apenas os gastos com carroças e cargueiros (1916, p. 179). Os próprios dados sobre os gastos totais são extremamente imprecisos, sendo mencionado o valor de "[...] mais de 10.000:000$ [...]"

apenas entre 1913 e 1916 (MENSAGEM DO PRESIDENTE AO CONGRESSO, 1917, p. 06).[115]

Já observamos que o volume de passageiros, armamentos e munições transportados, bem como o número de telegramas era bastante representativo. Resta saber se o fato do Exército contar com 50% de desconto para o uso das linhas chegou a causar prejuízos operacionais à EFSPRG. Estou supondo que as leis acima mencionadas teriam sido cumpridas, pois na documentação puramente militar não encontrei referências diretas a existência de tarifas preferenciais. A análise dos dados a seguir nos permite inferências bastante interessantes. Observe-se a tabela:

Tabela 8
Receita da EFSPRG

Ano	Saldo	Déficit
1905	----	307.475$239
1906	----	173.118$752
1907	----	232:784$123
1908	24:648$536	----
1909	36:852$673	----
1910	74:270$501	----
1911	----	43:304$809
1912	----	390:382$540
1913	----	386:633$348
1914	8:921$724	----
1915	510:738$238	----
1916	----	202:041$309

Fonte: Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativas aos anos de 1905 a 1916. Organizada pela autora.

Os dados demonstram que a ferrovia vira seu déficit aumentar enormemente após 1911, logo depois da inauguração da linha completa. Os anos de 1911 a 1913 já esboçavam uma tendência, constante em muitas ferrovias brasileiras, ao déficit contínuo. A despesa total do custeio, como se observa na tabela a seguir, saltara em 1913 para quase quatro mil contos, uma verdadeira fortuna. Nos anos de 1914 e, sobretudo, 1915, esta tendência foi

[115] Um jornal do Rio de Janeiro comentou, na época, que apenas com o transporte de forças da expedição Mesquita, o governo teria pago a esta ferrovia a quantia mínima de 2.000.000$000 (SOARES, s/d, p. 148/149), sendo a Expedição Setembrino extraordinariamente mais cara. Este valor me parece exagerado, pois a Expedição Mesquita contava com cerca de mil homens somente.

revertida. A empresa saiu do déficit com uma pequena folga, em 1914, e definitivamente voltou a lucrar em 1915. Passado o conflito, em 1916, a linha voltou a dar prejuízo.

Tabela 9
Receitas e despesas totais: Linha Itararé ao Uruguay

Ano	Receita Total do Tráfego	Despesa Total do Custeio
1905	318:813$770	626:289$009
1906	507:536$213	680.654$938
1907	706:871$221	939:655$344
1908	877.386$205	852:737$669
1909	1.287:941$964	1.251:089$291
1910	2.082:568$102	2.008:297$601
1911	2.558:579$509	2.601:884$318
1912	3.161:758$297	3.552:140$837
1913	3.323:147$848	3.709:781$196
1914	2.700:438$417	2.691:516$693
1915	3.037:417$917	2.526:679$679
1916	3.902:352$159	4.104:393$468

Fonte: Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativas aos anos de 1905 a 1916. Organizada pela autora.

A situação financeira da EFSPRG, durante a Campanha do Contestado, verificada através dos dados apresentados pela empresa aos órgãos reguladores, aponta para uma situação sob controle, em 1914, e francamente superavitária, em 1915.[116] Embora a empresa tenha sofrido com os ataques rebeldes a suas estações, e por este motivo tenha demandado uma ação contundente do governo, não há como negar que economicamente a situação de conflito lhe foi benéfica. Politicamente, a Companhia viu crescer sua importância, pois o Exército passou a depender de seus serviços de transporte. Como contrapartida, a ferrovia passou a receber intensa proteção por parte das forças legais, que salvaguardavam suas estações e percorriam a linha continuamente. Para sua proteção eram utilizados seus trens, suas instalações e seu serviço telegráfico; paradoxalmente, ela recebia o numerário correspondente ao uso da infra-estrutura que possibilitava sua própria defesa. Assim, a empresa obtinha a proteção negada à grande maioria da população da região e, mais ainda, saía do vermelho e acumulava dois anos de superávit. Cumpria-se a função

[116] Quero lembrar que estou analisando os dados *oficiais* da BRC. É possível, e na verdade bastante provável, que estes não sejam os dados *reais*. A tendência da empresa era maquiar os dados para *baixo*, pois quanto menor a taxa de lucro, menores seriam os dividendos a serem pagos aos investidores, uma lógica semelhante a usada para manipular os gastos da construção.

estratégica da EFSPRG, e confirmava-se a previsão de Pierre Denis: a ferrovia parecia fadada a não dar lucro em tempos de paz, mas mostrava-se bem lucrativa em tempos de guerra.

De um ponto de vista puramente estratégico, entretanto, a ferrovia deixou a desejar, conforme se percebe nas reflexões do General Setembrino de Carvalho. Considerando que a EFSPRG era a principal linha estratégica do país, avaliou que "[...] está longe de satisfazer ás necessidades do exercito, suppondo uma guerra, ao sul, que exija a concentração de grandes effetivos" (CARVALHO, 1916, p. 170). Embora as empresas se esmerassem por servir bem no momento das concentrações, surgiam muitas dificuldades e eventualidades, já que "[...] os contractos não lhes obrigam a resolver com methodo a questão dos transportes militares [...]" (CARVALHO, 1916, p. 170). Setembrino queixava-se em seu *Relatório* dos preços das passagens ou fretes, da contingência dos trens militares trafegarem conjuntamente com os comboios do horário regular, da pequena quantidade de carros de passageiros e da falta de bancos nos trens de cargas, que dificultava seu uso para o transporte de tropas, e de um melhor treinamento, por parte do pessoal das ferrovias, no trabalho de embarque e desembarque de tropas (CARVALHO, 1916, p. 171).

Após a retirada da Expedição Mesquita, em maio de 1914, permaneceu na região uma pequena força, comandada pelo Capitão Matos Costa.[117] O contingente contava com apenas 200 homens, e tinha como finalidade especial a proteção dos serviços da Estrada de Ferro São Francisco, entre Canoinhas e União da Vitória, guarnecendo ainda a Vila Nova do Timbó (PEIXOTO, 1995a, p. 149). A retirada provocou protesto por parte do diretor da Lumber, dirigido ao governo da República:

> Está em abandono a zona infestada pelos fanáticos, havendo falta de garantias individuais e para as propriedades. Por isso vimos perante o chefe da Nação protestar contra a retirada das forças, responsabilizando a União pelos prejuízos que possamos sofrer naquela zona, procurando assim salvaguardar os interesses nossos que podem ser lesados em conseqüência daquele ato, pois é sabido que as povoações estão ameaçadas por uma horda de fanáticos, conforme protesto que lavramos hoje perante os representantes da justiça federal, para a todo tempo fazermos valer os nossos direitos. (assinado) Bischap [sic],[118] Diretor da Companhia Lumber (PEIXOTO, 1995a, p. 147).

[117] O nome completo do Capitão era João Teixeira Matos da Costa. Por motivos que desconheço, boa parte da documentação sobre o Contestado e praticamente toda a historiografia se referem a ele como Matos Costa e não Matos *da* Costa. Nesta tese segui o uso convencional, utilizando o nome consagrado inclusive por este haver renomeado a localidade de São João.

[118] A grafia correta do nome do Diretor da Lumber era Bishop.

O episódio do ataque às estações de Calmon e São João, bem como o incêndio da serraria aceleraram os trabalhos de formação de uma nova expedição. O aniquilamento de Matos Costa e de parte de seus soldados na estação de São João teve uma importância, além de militar, psicológica sobre as populações locais, e sinalizou o momento de radicalização da violência. Setembrino de Carvalho teve que lidar com o pânico e o medo generalizado.

Uma das primeiras ações da Expedição Setembrino foi justamente o restabelecimento do tráfego da EFSPRG, interrompido no início de setembro de 1914. Em 15 de setembro um forte contingente embarcou em União da Vitória para reconhecimento da via férrea, recomposição da linha telegráfica avariada e expulsão de fanáticos das estações. Além das forças legais, seguia ainda o pessoal para restauração da linha férrea e da linha telegráfica (CARVALHO, 1916, p. 42; d'ASSUMPÇÃO, 1918, p. 17). As estações de São João e Calmon haviam sido alvo de grande devastação e morticínio, porém as demais estações percorridas encontravam-se em perfeitas condições. Estas seriam guarnecidas contra ataques, devendo as tropas evitar a passagem dos "bandoleiros" para os campos de Palmas e Irani.

Para garantir a segurança da Estrada de Ferro, o Exército mantinha vigilância sobre as estações e fazia serviços de ronda. Para tanto criou-se a Coluna Oeste. Sua função era "[...] apenas a de guarnecer o leito da Estrada de Ferro S. Paulo – R. Grande" (d'ASSUMPÇÃO, 1918, p. 326). Peixoto é mais preciso quanto a seus objetivos:

> [...] restabelecer e guarnecer o tráfego da Estrada de Ferro, até a estação de Marcelino Ramos. A linha oeste compreenderia União da Vitória, Nova Galícia, São João, Calmon, Rio Caçador, Rio das Antas, Erval, Rio do Peixe e Marcelino Ramos (PEIXOTO, 1995b, p. 89).

Inicialmente a Coluna Oeste possuía quase dois milhares de combatentes, sob o comando do Coronel Eduardo Sócrates. Aos poucos, tendo a situação nesta linha se tornado mais tranqüila, os batalhões foram sendo incorporados às linhas norte e sul, ficando reduzida aos destacamentos nas estações da Estrada de Ferro. Embora seu papel pudesse ser considerado secundário na luta propriamente dita, já que raramente estas forças receberam ataques dos rebeldes, seus serviços eram fundamentais, pois garantiam o escoamento e o

abastecimento das tropas da Coluna Sul (PEIXOTO, 1995b, p. 90/91). Na Coluna Oeste não foram contratados vaqueanos, comuns nas demais colunas, mas aproveitaram-se os serviços de alguns "índios domesticados" para serviços de exploração. Bons conhecedores do mato, aproximavam-se dos esconderijos "fanáticos" e prestavam excelentes serviços de espionagem (PEIXOTO, 1995b, p. 148).

A Coluna Oeste estava sediada na cidade de Porto União da Vitória, contudo tinha sob seu controle uma extensa zona de 368 quilômetros. Além das finalidades de proteção das estações da Estrada de Ferro, o Cel. Sócrates preocupava-se ainda com a passagem dos rebeldes para os campos de Irani e Palmas. Entretanto, em dezembro de 1914 constatava que "[...] a força é insufficiente para a defesa completa da linha, de modo a impedir que os fanaticos a transponham, ou mesmo que damnifiquem a Estrada de Ferro" (SÓCRATES, 1914). Este *Relatório* descreve com detalhes uma viagem de inspeção às estações da ferrovia, então ocupadas pelas forças do Exército. Sua defesa envolvia um destacamento de soldados e, em quase todas, uma fortificação ao redor das estações. Utilizava-se em geral uma trama de arame farpado e trincheiras feitas com dormentes, em alguns casos acrescidos de lenha e terra. As tropas encontravam-se acantonadas ou embarracadas, dependendo das condições de cada estação, e em vários casos o Coronel comentou o péssimo estado das barracas militares, que provocava doenças nos praças (SÓCRATES, 1914).

Em dezembro de 1914, as estações ocupadas eram Nova Galícia (40 praças, comandados por um inferior do 14º Batalhão), São João (que contava com um dos maiores efetivos, 13 oficiais e 200 praças), Rio Caçador (dois tenentes e 160 homens), Rio das Antas (5 oficiais e 200 praças, além de uma seção de metralhadoras), Rio das Pedras (50 praças sob comando de um tenente), Rio Bonito (o efetivo era de 50 praças, reduzido naquele mês para 30 e sem oficial), Herval (11 oficiais e 368 praças), Capinzal (50 homens, sob o comando de um oficial) e Rio do Peixe (15 homens, sob o comando de um inferior). As estações de Calmon e Presidente Pena continuavam fechadas pela direção da Estrada de Ferro. Além das más condições das barracas, nota-se ainda a carência de oficiais e mesmo de soldados. Em algumas das estações ocupadas o abastecimento das tropas se fazia através de trens diários; em outras, contava com um armazém de campanha. A estação do Herval parecia ser a mais bem aparelhada neste sentido, pois possuía três armazéns que forneciam gêneros diversos.

O Comando da Coluna Oeste mantinha um trem a sua disposição, envolvido em deslocamentos necessários às tropas fixadas nas estações. Além deste, outros trens operavam a vigilância da linha, assim descrita pelo Cel. Sócrates:

> Para manter a linha ferrea em relativa vigilancia, ordenei que corressem semanalmente 2 trens militares, incumbidos do serviço de ronda, sendo que em 2 outros dias da semana a administração da estrada a faz percorrer por 2 trens de lastro, com o objectivo de reparar e conservar a via permanente (SÓCRATES, 1914).

A vigilância da linha, portanto, contava com dois trens semanais, enquanto a conservação da via permanente também recebia duas viagens semanais. Os resultados obtidos por esta sistemática foram adequados: após a organização da Coluna Oeste e conseqüente restabelecimento do tráfego, foram raros os ataques às forças desta coluna. Peixoto (1995b, p. 92) relata apenas um episódio de pouca importância.

Além da vigilância e proteção da Coluna Oeste, a ocupação da ferrovia proporcionava à direção serviços de restauração e conservação militares. O 51º Batalhão de Caçadores foi incumbido, entre setembro e dezembro de 1914, da restauração da linha avariada nos ataques de setembro daquele ano. Tendo chegado a São João em 16 de setembro, prosseguiram em suas explorações ao longo da via férrea, numa extensão de mais de 163 quilômetros. Relatava seu comandante que

> N'este serviço de exploração, o Batalhão restabeleceu as linhas ferrêa e telegraphica que se achavam inutilisadas em varios pontos, além de ter dado sepultura a muitos individuos, mortos pelos bandoleiros, e encontrados, em completo estado de mutilamento e putrefacção, nas estações de São João dos Pobres e Calmon, quando saqueadas pelos bandidos (SILVA, 1915).[119]

Este tipo de serviços também se fazia necessário na Linha Norte da EFSPRG. O ramal de São Francisco havia sofrido depredações, impedindo-se o trânsito por esta via. Postes, arame, pontes e via permanente encontravam-se avariados. Os desvios necessários às forças para chegarem ao quartel general prejudicavam e dificultavam o deslocamento. A Companhia de Engenharia,[120] assistida por um engenheiro-capitão, foi responsável pelos trabalhos de recuperação do leito da estrada e das redes de comunicação telefônica e

---

[119] Mais adiante o 51º Batalhão irá envolver-se em combates, inclusive participando do ataque à Santa Maria.

[120] Segundo d'Assumpção (1918, p. 409), a Companhia de Engenharia pertencia à Coluna do Sul. Porém a São Francisco era guarnecida pela Coluna do Norte (PEIXOTO, 1995b, p. 56).

telegráfica. Apenas em fins de janeiro de 1915 o trecho entre Canoinhas e União da Vitória voltou a ser transitável. Ficara, portanto, a ferrovia durante alguns meses entregue à depredação e à força do tempo:

> Se mais alguns meses ficasse ao abandono o trecho da Estrada São Francisco, muito mais penoso seria o trabalho de sua reparação. O mato miúdo havia coberto totalmente os trilhos e, nos descampados a relva estava alastrada pelas entrelinhas. Em vários pontos tornou-se necessário desbravar com foiçadas a vegetação [...]. Em novas ocasiões precisava separar-se em duas partes o trem de exploração, afim de [sic] poder melhor romper as curvas mais fortes ou sem segurança. E, dificultando a marcha, os reservatórios d'água estavam também precisando de reparos, sendo preciso os tanques das locomotivas serem providos com água do Iguaçu marginal, por meio de baldes penosamente carregados pelos soldados [...] (PEIXOTO, 1995c, p. 25).

A situação anormal vivida na região, somada à necessidade das forças em utilizar as vias férreas, levou a Companhia a aproveitar-se de seus serviços. Supunham que o Exército deveria restaurar os trechos depredados. Referindo-se a uma ponte pertencente à linha de São Francisco, Peixoto mencionou que aquela "[...] orçava por meia dúzia de contos, [mas] a companhia negava-se reerguer, esperando que a tropa o fizesse, uma vez que precisava de trafegar [sic] por ali" (PEIXOTO, 1995b, p. 56). Além dos serviços de tomada de redutos e perseguição aos "fanáticos", a coluna do Norte teve as tarefas de estabelecer linhas entre localidades (como Canoinhas ao Salceiro, entre outros) e construir aparatos de defesa em vários locais como, por exemplo, na estação de Canoinhas (RELATÓRIO DO 56º BATALHÃO..., s/d).

Poucas fontes nos indicam mais detalhadamente como era a relação entre funcionários e diretoria da EFSPRG e os oficiais e soldados do Exército Nacional. Já mencionei anteriormente algumas queixas quanto ao despreparo dos funcionários e quanto ao material rodante de baixa qualidade colocado à disposição das tropas. Alguns telegramas permitem inferir uma certa tensão entre a direção da Estrada de Ferro e o alto comando na região, notadamente o General Setembrino de Carvalho. A relação era de necessidade mútua, gerando uma situação de barganha e, por vezes, de cobrança.

Por parte da empresa, desejava-se um aprimoramento da proteção ou mesmo algum favor especial. Telegrama de Guimarães Carneiro, representante da mesma em Curitiba, solicitava um auxílio especial para que o trem da Diretoria conseguisse seguir além da estação de Herval (fevereiro de 1915). Pela sua passagem a "[...] Companhia será muito

grata, pois evitará regresso directoria via maritima" (TELEGRAMA GUIMARÃES CARNEIRO AO GENERAL SETEMBRINO DE CARVALHO, 11/02/1915).

Por ocasião da retirada das tropas da região, o chefe do tráfego, Robert Helling, repassou ao General Setembrino os temores dos agentes das estações. Estes acreditavam que poderiam ser alvo de ataques, numa repetição dos acontecimentos de São João e Calmon, e pediam que as estações permanecessem guarnecidas até a normalização completa (TELEGRAMA R. HELLING AO GENERAL SETEMBRINO DE CARVALHO, 8/04/1915). No dia seguinte Helling agradeceu as providências tomadas: Setembrino garantiu-lhe que as estações ficariam guarnecidas (TELEGRAMA R. HELLING AO GENERAL SETEMBRINO DE CARVALHO, 9/04/1915).

Já por parte do Exército, desejava-se um serviço prestimoso e rápido. No decreto de concessão da EFSPRG constava que "Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, a Companhia porá às suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer" (PAIVA, 1922, p. 326). Entretanto, na cotidianidade isso nem sempre ocorria. Já vimos que desde janeiro de 1915 o tráfego comum fôra restabelecido, ou seja, parte dos carros era destinado ao transporte de passageiros civis. Os atrasos e a ocupação dos trens para outros usos se faziam sentir, gerando questionamentos do alto comando à direção da ferrovia:

> Respondendo vosso telegrama de hontem peço vênia informar vos que Ponta Grossa não está retardando carros e sim aproveitando todos os trens que temos para vol-os remetter. Assim mesmo recomendei hoje ao Chefe de Trafego fazer o possivel para não atrasar cargas a vós determinadas. [...] Guimarães Carneiro, Inspetor Geral (TELEGRAMA GUIMARÃES CARNEIRO AO GENERAL SETEMBRINO DE CARVALHO, 30/03/1915).

Nota-se, portanto, a existência de tensões entre a empresa e o Exército, mesmo que Setembrino tenha mencionado apenas incompetências individuais, relacionadas a alguns funcionários.

Embora até aqui tenha tratado do uso militar da ferrovia, não posso desprezar o fato de que a mesma representava um papel estratégico também para as forças rebeldes. Afinal, proporcionou deslocamento e abastecimento, ao menos durante parte do conflito.

A ferrovia potencializava o deslocamento, como se pode observar desde o episódio da fuga de José Maria da região. Sua retirada pacífica do primeiro ajuntamento de

Taquaruçu, acompanhado de 30 ou 40 homens, levou-o a transitar por Campos Novos. Ali, teria recebido um emissário do Cel. Henrique Rupp, chefe político daquela localidade, que sugeria a dispersão do grupo; entretanto, segundo José Maria, isto não era possível, pois os companheiros desejavam protegê-lo da perseguição do Cel. Francisco de Albuquerque (QUEIROZ, 1966, p. 94). O Cel. Rupp acreditava em uma suposta intenção de José Maria em se deslocar através do caminho de ferro, motivo pelo qual telegrafou ao Comandante das forças legais sediadas em Caçador,[121] ao Governador do Estado e ao Cel. Albuquerque.

Em telegrama datado de 1º de outubro de 1912, dirigido ao Comandante das forças em Caçador, Rupp informa que o monge se dirigia a "[...] qualquer Estação da Estrada de Ferro" e concluía afirmando a necessidade de se dirigir forças para as estações da região, como Capinzal, Herval, Rio do Peixe, etc. (TELEGRAMA RUPP AO COMANDANTE DAS FORÇAS LEGAES, 1º/10/1912). Em telegrama da mesma data, direcionado a Albuquerque, Rupp informa que José Maria tinha a intenção de embarcar na estação de Capinzal "[...] para seguir São Paulo – Rio para comprar remedios" (TELEGRAMA RUPP AO CORONEL ALBUQUERQUE, 1º/10/1912).[122] Segundo Queiroz, o grupo que acompanhava o monge não utilizou o transporte ferroviário, tendo cruzado a Estrada de Ferro alguns quilômetros ao sul da estação de Caçador e se internado no Paraná (QUEIROZ, 1966, p. 94). Podemos imaginar o quanto a história teria sido diferente caso José Maria e seus acompanhantes tivessem tomado o trem rumo a São Paulo, deixando a região sem provocar qualquer atrito com o estado do Paraná.

Porém nem todos os moradores da região apreciavam o transporte ferroviário. Referindo-se aos "matutos" moradores de Perdizes Grandes, Peixoto afirma que eram "irreconciliáveis inimigos do trem de ferro", preferindo vencer léguas em cargueiros para

---

[121] As forças em questão eram compostas pelo 14º Regimento de Cavalaria e duas secções da 2ª Companhia de Metralhadoras, encaminhadas em final de setembro pelo Inspetor da XI Região de Inspeção Militar, Alberto de Abreu. Estas deveriam seguir até a estação de Caçador, "[...] dirigindo-se com urgencia por terra até o logar denominado Taquarussú, onde, afim de pôr termo ao estado de cousas no Município de Coritibanos, se entenderão com as autoridades de Santa Catharina para dissolver um bando de fanaticos que, consta, proclamaram a monarchia e ameaçaram atacar as duas cidades visinhas de Campos Novos e Coritibanos" (OFÍCIO ALBERTO DE ABREU, 26/09/1912).

[122] Em telegrama do dia 12 de outubro Rupp relatava a Albuquerque que, em sua visita a Caçador, encontrou a força federal "desesperada", e que os jornais paranaenses esmeravam-se em críticas ao episódio. Acreditando que a situação poderia reverter a favor de Santa Catarina na questão de limites entre os dois estados, Rupp considerava que "Prosseguir para Contestado é o serviço maior que monge nos prestou e que possibilita findar ação Sta. Catharina" (TELEGRAMA RUPP AO CORONEL ALBUQUERQUE, 12/10/1912).

adquirir café ou açúcar em Curitibanos ou Campos Novos a aceitar os serviços da ferrovia que havia se apropriado das terras dos antigos posseiros. À sigla EFSPRG atribuíam o significado de "Estrada feita somente para roubar pro Governo" (PEIXOTO, 1995c, p. 49).

Havia, contudo, gêneros para os quais a via férrea era imprescindível. O abastecimento da região e, por conseguinte, dos chamados "fanáticos" se dava em boa parte via EFSPRG. Além disto, havia suspeitas de trocas comerciais entre negociantes e os rebeldes, que forneceriam sobretudo couros e erva-mate. Afirma o General Setembrino:

> [...] os fanaticos se abasteciam fartamente, entretendo commercio franco com varios negociantes do Paraná, de Santa Catharina e até do Rio Grande e de São Paulo. Commentavam-se, como factos recentemente passados, a remessa, pela Estrada de Ferro, de enorme quantidade de armas e munição, contrabandeadas em caixões de cerveja, ou qualquer outro artigo de consumo insuspeito. E, ainda em setembro, mediante activa troca de couros e herva-matte, citavam-se expediencias de mercadorias, despachadas principalmente de Rio Negro, Canoinhas, S. Matheus e Coritibanos (CARVALHO, 1916, p. 45).

Conforme o General, estas suspeitas eram confirmadas pelos fugitivos dos redutos. d'Assumpção menciona que documentos encontrados no reduto de Santa Maria confirmavam as ligações comerciais com paulistas, catarinenses e paranaenses (1918, p. 22). O primeiro tenente Pinto Soares, que escrevera para altas autoridades da República denunciando o comércio dos rebeldes antes mesmo da Expedição Setembrino, obteve informações através de "interrogatórios astutos e inteligentemente praticados" em "jagunços" aprisionados por ele (PEIXOTO, 1995a, p. 154). A partir de então, o contrabando passou a ser apreendido, mencionando-se sobretudo as winchesters, os revólveres, munições e ponchos-pala (PEIXOTO, 1995a, p. 155).

Após a chegada da grande expedição na região, os cuidados passaram a ser extremos. Setembrino buscou o apoio das autoridades civis de Paraná e Santa Catarina, a fim de impedir o comércio e principalmente a venda de armamentos e munições. Além disso, a administração da via férrea comprometeu-se com uma severa vigilância nos fretes. Para barrar o tráfico através do Rio Iguaçu, Setembrino negociou com o Cel. Fabrício Vieira a organização de uma coluna volante de vaqueanos, que teria como missão guardar a margem direita do rio "nos trechos em que se praticava o contrabando" (CARVALHO, 1916, p. 46). Neste ponto podemos supor que Setembrino conhecia as informações levantadas por Soares sobre os locais e os meios pelos quais se fazia o contrabando

(PEIXOTO, 1995a, p. 154), embora ele não cite o tenente como o responsável pelas investigações.

Se realizar comércio com o Exército era uma excelente oportunidade para os negociantes da região, comerciar com os rebeldes também era. Alguns negociantes respondiam pelo suprimento de alimentos das forças legais; outros notoriamente intermediavam as trocas comerciais dos “fanáticos”, e parte dos comerciantes negociavam com ambos os grupos.[123] Esta relação foi conflituosa e a repressão a tornou progressivamente mais tensa. Vários nomes de comerciantes ficaram associados aos rebeldes, como o alemão Schreder, de Lontra, que supostamente os abastecia em troca de couros de boi (d’ASSUMPÇÃO, 1918, p. 22), os poloneses Nintin e Kostiks, de Valões (KOPECKI IN MACHADO, 2001, p. 430) ou o negociante Edmundo Dantas, que seguia a tropa com uma pequena bodega, vendendo sobretudo doces e cigarros (PEIXOTO, 1995b, p. 97; d’ASSUMPÇÃO, 1918, p. 371; SOARES, s/d, p. 62/63). Este presumível traidor, que era sobrinho de Paulino Pereira, foi preso e enviado a Curitiba, de onde saiu através de um habeas-corpus.[124] Outro caso que se tornou célebre foi a prisão dos proprietários de uma casa comercial de Canoinhas, Roberto Ehlke & Companhia (SOARES, s/d, p. 63). Os sócios, Roberto Ehlke e Affonso de Sá Gama, foram interrogados através de um Auto de Perguntas em outubro de 1914. As suspeitas em relação a este estabelecimento incluíam a venda de munição e mesmo de dinamite aos rebeldes, além da compra de armamentos militares de soldados (aqueles “roubados” dentro do próprio acantonamento). Ambos defenderam-se firmemente das acusações, afirmando inclusive que, ao iniciar o conflito, sua casa de comércio teria parado de comerciar armas e munições, mantendo as existentes então em estoque. O Auto recolhe vários testemunhos de pessoas da comunidade e militares, acabando por concluir pela ligação comercial de Ehlke e Gama com os fanáticos (AUTO DE PERGUNTAS FEITO A ROBERTO EHLKE E AFFONSO DE SÁ GAMA, 22/10/1914).

O recurso legal, entretanto, não foi o único utilizado contra os negociantes que abasteciam os rebeldes. Em novembro de 1914 o grupo de vaqueanos do Cel. Fabrício

[123] “[...] os meliantes privavam, quase sempre, com a própria tropa, eram seus fornecedores, às vezes seus guias e, noutras ocasiões, se faziam auxiliares até nos combates [...]” (PEIXOTO, 1995b, p. 46).

[124] Dantas era cunhado de Alfredo de Oliveira Lemos, autor de um famoso relato escrito sobre o Contestado. Lemos trabalhava com ele e também foi aprisionado, tendo posteriormente escrito suas memórias com o objetivo de se defender das acusações de “jaguncismo” (LEMOS, s/d).

Vieira, responsabilizados pela guarda da margem direita do Iguaçu, degolou covardemente dezessete homens que se acreditava que fossem fornecedores dos rebeldes. A versão oficial apontou que estes haviam reagido à prisão. Peixoto, contudo, demonstra que a narrativa mostra-se bastante questionável (1995c, p. 12 e segs).

Outra questão a ser resolvida pelo Exército na região era a disseminação de notas falsas. Este problema, como adiantei anteriormente, já fôra constatado em 1908 na cidade de Ponta Grossa; porém os jornais de época indicam que um de seus mais sérios focos seria mesmo Jaguariaiva, no Paraná, uma das estações mais ao norte da EFSPRG. Em junho de 1908 verificou-se o derrame em Jaguariaiva (DIÁRIO DA TARDE, 15/06/1908); em novembro do mesmo ano, foram presos dois moedeiros falsos em Ponta Grossa (DIÁRIO DA TARDE, 11/11/1908); em janeiro do ano seguinte, houve uma prisão em Porto União pelo mesmo crime (DIÁRIO DA TARDE, 29/01/1909) e, em fevereiro de 1910, foi feita nova prisão em Jaguariaiva, desta vez de um "preto velho de nome Marcellino" que tentava passar notas falsas (O PROGRESSO, 05/02/1910). Tudo indica que a difusão de moeda falsa se dava no sentido norte-sul, aproveitando-se das condições de transporte da Estrada de Ferro. Note-se ainda que este crime era anterior ao conflito do Contestado. Posso inferir que a situação de tensão regional deve ter agravado o problema, já que a necessidade de numerário crescia com a necessidade de abastecimento.

Em junho de 1914 o Capitão Matos Costa conduziu investigações justamente sobre o problema da moeda falsa no entorno próximo a Canoinhas. Concluiu pela participação de homens do Coronel Fabrício Vieira, importante proprietário nas margens do Iguaçu. A máquina teria sido recebida de São Paulo, possivelmente através da ferrovia. Matos Costa trocou então alguns telegramas com o Senador Pinheiro Machado, a fim de cientificá-lo do ocorrido e solicitar novos procedimentos, visto que o Cel. Fabrício apresentava-se como amigo do Senador. O pessoal de Fabrício (os famosos fabricianos) teriam inclusive passado notas falsas à força para um dos engenheiros da Estrada de Ferro São Francisco (PEIXOTO, 1995a, p. 150). Pinheiro Machado respondeu ao capitão autorizando uma ação enérgica, caso Fabrício fosse implicado (PEIXOTO, 1995a, p. 151). Alguns dos homens ligados ao Coronel foram presos em Piedade, ao tentar passar um grande volume de notas falsas, 492 notas de dez mil réis e 5 de cinqüenta mil réis (PEIXOTO, 1995c, p. 9). Correu pela região que os fabricianos estiveram à procura do Capitão para vingar-se; entretanto,

após seu assassinato pelos rebeldes e o início da expedição Setembrino, aqueles foram incorporados à força legal como vaqueanos.[125] O próprio general define o Cel. Fabrício como “patriota resoluto e valente”, e considera que seus homens “notabilizaram-se no correr da luta” (CARVALHO, 1916, p. 46).

Esta opinião de Setembrino nada possuía de contraditória. Entre Fabrício e Matos Costa, Setembrino colocava-se resolutamente ao lado do primeiro. Sua avaliação sobre a atuação do Capitão nos episódios do Contestado era bastante crítica, pois considerava que este se afastara das autoridades civis e militares ao buscar a confiança dos “fanáticos” e tentar resolver o conflito por meios suasórios. No Contestado se necessitava de “verdadeiros fortes” e de “verdadeiros profissionaes”, segundo Setembrino. O comando do Capitão Matos Costa teria sido “[...] a quadra mais escura dos acontecimentos militares nas terras conflagradas” (CARVALHO, 1916, p. 22).

A morte do Capitão Matos Costa foi, para o Exército, para os jornais e para a opinião pública em geral, um impressionante e inesperado clímax dramático. Associada aos terríveis ataques dos rebeldes contra Estações da Estrada de Ferro e à serraria Lumber, amplificou a reação por parte da União, apressando o início da Expedição Setembrino (cuja nomeação, contudo, é anterior ao assassinato). Desta vez, uma Expedição com grandes recursos humanos, financeiros e tecnológicos. Pode-se afirmar que foi a partir do ataque maciço à ferrovia que o conflito recebeu, de fato, uma atenção eficiente por parte do Exército. Rodrigues considera sobre a morte de Matos Costa que

> [...] serviu como um elemento na construção de um imaginário de banditismo e violência entre os sertanejos, bem como na construção de mitos e heróis tão importantes para justificar a ação militar na região além de contribuir também para criar uma unidade interna no próprio exército, à época bastante dividido sobre as reais necessidades e condições de uma intervenção federal no Contestado (2001, p. 64).

A dramaticidade do episódio levou parte da imprensa a uma defesa exaltada do extermínio dos sertanejos (RODRIGUES, 2001, p. 66).

Os ataques às estações inseriam-se em um momento de constantes investidas contra algumas vilas da região. Desde julho de 1914 tais ações vinham se acirrando. Canoinhas, por exemplo, começou a ser atacada em 14 de julho, e permaneceu sob fogo cerrado por

---

[125] Os fabricianos já haviam participado da ação da Expedição Mesquita (CARVALHO, 1916, p. 16).

meses (MACHADO, 2004, p. 252). Foi "[...] exatamente no dia 15 de agosto, os jagunços começaram a movimentar-se em todas as direções, num polígono de area superior a 60 leguas" (SOARES, 1931, p. 83), e próximo ao final de agosto o Capitão Matos Costa passou a receber alarmantes notícias de ameaças. Esta foi uma fase de ofensiva generalizada:

> Os alvos dos ataques eram os principais núcleos "peludos" do planalto: as vilas de Canoinhas, Itaiópolis, Papanduva, Vila Nova do Timbó e Curitibanos; as estações da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, as serrarias da Brazil Lumber and Colonization e, no ápice do processo, a cidade de Lages [...] (MACHADO, 2004, p. 261).

Em 27 de agosto Aleixo Gonçalves tomou Papanduva, que foi retomada a 3 de setembro; Itaiópolis foi tomada em 28 de agosto e Rio Negro ameaçada um dia depois (SOARES, 1931, p. 84).

Bastante volumosa é a documentação primária que trata dos ataques às estações de Calmon e São João. Devemos tal profusão, certamente, ao episódio do assassinato do Capitão Matos Costa, que chocou seus contemporâneos. São jornais, processos militares, relatos de memórias (tanto militares quanto civis), entrevistas, telegramas, etc. Além de extensa, tal documentação é também contraditória, apresentando narrativas por vezes opostas, exageradas ou mesmo distorcidas. Difícil seria a tarefa de relatar os episódios de maneira unívoca. Amparada em parte da documentação, pretendo elaborar uma interpretação provável para o episódio, evidenciando sobretudo a relação entre rebeldes e a Ferrovia.

No início de setembro de 1914 os moradores da região de São João de Cima receberam um apavorante recado: haveria um ataque, quem quisesse sobreviver, que fugisse. O povo em peso deslocou-se à estação ferroviária. Muitos saíam tão somente com a roupa do corpo, embarcando em trens de carga abarrotados nos quais as pessoas quase não conseguiam se mexer (DRISSEN IN MACHADO, 2001, p. 477).[126] Em 5 de setembro, aproximadamente às 14 horas, os "fanáticos" chegaram à estação; o telegrafista conseguiu ainda enviar rápida mensagem (SILVA, 1933, p. 112; HELLING, 1931, p. 32). A estação, as casas, a madeireira e todo o depósito de madeiras da *Lumber Company* existente em Calmon ardeu logo em seguida. Um imenso clarão se ergueu, podendo ser percebido desde

[126] Já Peixoto afirma que o ataque tomou a população de surpresa (1995a, p. 158).

a estação de São João, a cerca de 27 km de distância. A serraria ficou completamente destruída, restando apenas os esqueletos das gigantescas máquinas responsáveis pela produção (PEIXOTO, 1995a, p. 158; d'ASSUMPÇÃO, 1918, p. 216). Piazza (IN FUNDAÇÃO ROBERTO MARINHO, 2002, p. 96) afirma que os prejuízos da BRC com o ataque à serraria de Calmon teriam atingido 243:780$312.[127]

Os rebeldes adotaram a prática de extermínio dos homens remanescentes, poupando apenas mulheres e crianças. Entretanto, os mantimentos foram saqueados, e uma parte destes sobreviventes não resistiu à fome. A violência inédita empregada nestes ataques marcou a memória local (MACHADO, 2004, p. 263). O agente da estação de Calmon, Adolfo Albach, escondeu-se no mato e conseguiu sobreviver (apesar de ter recebido dois tiros), testemunhando o ataque contra os turmeiros da Estrada de Ferro, assassinados impiedosamente (SILVA, 1933, p. 117). Calmon foi atacada por homens sob o comando de Chiquinho Alonso, recentemente investido do status de chefe comandante dos redutos.

Os moradores de Calmon tinham como destino Porto União da Vitória, localidade logo atingida pelo mesmo pavor que acometera os fugitivos. Da Estação de São João, também ameaçada, partiram moradores temerosos, que abarrotaram o trem de inspeção enviado pela Estrada de Ferro na noite daquele mesmo dia 5 de setembro (SILVA, 1933, p. 114). O Coronel José Antônio Carneiro teria ameaçado o chefe de estação para que todo o povo de São João pudesse fugir pelo trem (CARNEIRO IN MACHADO, 2001, p. 416).[128] Poucos permaneceram; alguns ainda acreditavam no caráter religioso do movimento e em sua capacidade de dialogar com os líderes dos piquetes. Supostamente o grupo de ataque seria em número de 400 homens, embora alguns falem mesmo em 1000 assaltantes (STULZER, 1982, p. 71).

A retirada de São João deu-se, em grande parte, através do caminho de ferro. Lotando os trens indiscriminadamente, fossem de passageiros ou de carga, deixaram a região a maior parte dos moradores, "[...] só não saindo os que, por falta de recursos não o podem fazer" (SILVA, 1933, p. 114). Sobre a retirada dos moradores de Porto União, Helling afirma: "Quem, de algum modo pôde, viajou de trem, de maneira que a ferrovia fazia um grande negócio com o desagradável incidente" (1931, p. 38). Pode-se contatar,

[127] Apesar do dado aparentemente preciso o autor não menciona sua origem.
[128] Como se trata do relato de um neto sobre seu avô, fica difícil avaliar até onde vai a tentativa de heroicização da memória do Coronel. Neste caso, a memória poderia funcionar de maneira tendenciosa.

portanto, que a EFSPRG não franqueou o transporte a toda a população, mas cobrou normalmente pelas passagens, apesar da situação desesperadora vivida pelos habitantes da região.

O ataque dos rebeldes teria ocorrido, segundo Stulzer, concomitantemente nas estações de Calmon e São João (1982, p. 71) no dia 05 de setembro.[129] Porém a maioria absoluta das fontes primárias existentes permite uma outra conclusão. Calmon foi atacada por volta das 14 horas daquele dia. Pela noite, aproximadamente às 11 horas, o chefe de tráfego, Robert Helling, fez uma viagem de inspeção da linha, tendo constatado que "Até São João, *nada de anormal;* todavia, os moradores deste distrito querem abandona-lo [...]" [grifo meu] (SILVA, 1933, p. 114). Helling e seus companheiros verificaram que Calmon ainda ardia, contudo a linha interrompida impedia a passagem até esta Estação. As multidões atacaram o trem em questão, tomando o trem quase a força a fim de salvar-se do perigo. O trem comandado por Helling teve como objetivo o recolhimento de mulheres, crianças e trabalhadores que se encontravam nas casas de turma, enquanto um segundo trem, este sim de passageiros, recolheu os desesperados remanescentes de São João (HELLING, 1931, p. 35).

São João foi atacada na madrugada ou pela manhã do dia 06 de setembro de 1914. Apenas naquela manhã chegou a Porto União da Vitória o pedido de socorro para São João (PEIXOTO, 1995a, p. 159).

Soares (1931, p. 85) confirma que a entrada dos "bandidos" no povoado de São João deu-se na manhã do dia 06 de setembro. Teria sido precedido por um "bombeiro", um rapazola com sotaque alemão que aparecera perguntando se vinha alguma força de União da Vitória. "[...] conhecedor da hora da partida da tropa legal [...]", o bombeiro teria possibilitado a preparação de uma emboscada. Contudo, há de se destacar que, na manhã deste mesmo dia Matos Costa recém saíra de Vila Nova do Timbó. Chegou a União da Vitória apenas no final da manhã e só então solicitou um trem ao chefe de tráfego. Portanto, no início da manhã do dia 06 a vinda das forças legais era apenas uma suposição, e certamente não se sabia em que horário estas chegariam. Isso não impedia, porém, que os homens ficassem à espreita, entre os marcos 314 e 315 da ferrovia (SOARES, 1931, p. 86).

---

[129] Queiroz (1966, p. 191) também acredita que ambas as estações foram atacadas no mesmo dia. No entanto a grande maioria da historiografia existente afirma que Calmon foi atacada em 05 de setembro e São João no dia seguinte.

O ataque a São João teria sido ainda mais cruel que a investida sobre Calmon. Chefiado por Venuto Baiano, não deixou nem um só homem vivo. Um caso específico chamou a atenção dos contemporâneos, que o narraram em profusa documentação: o assassinato do comerciante Luís Schena.[130] As versões apresentadas sobre o episódio têm pouca variação. Dono de um hotel e uma casa comercial na estação de São João, foi trucidado a facão na frente da esposa e de seus filhos.[131]

Possivelmente a narrativa mais interessante seja aquela recolhida por Dante Martorano, 69 anos após o ocorrido e publicada em jornal catarinense. Martorano localizou uma das filhas de Schena, D. Ema, que na época tinha 15 anos de idade. Construído no formato de artigo, o relato sofre visivelmente a interferência do entrevistador (que imprime um ritmo próprio ao texto) e também da memória de D. Ema, que seleciona e remodela os fatos.[132] Mesmo assim, é uma das poucas sobreviventes que nos deixou alguma forma de relato direto.

Luís Schena era italiano e fôra empreiteiro das obras da ferrovia. Uma vez concluídas, a família escolheu os campos de São João para viver. Seu prédio de madeira abrigava a residência, a venda e o Hotel São João. Quando surgira o aviso de que os "fanáticos" estavam chegando, boa parte dos moradores saíra em fuga. Entretanto, não sobrara espaço para a família no trem de inspeção que passara na noite anterior ao ataque. D. Ema relata, ainda, que o negociante estava despreocupado, por "[...] não ter feito mal a ninguém e por muitos dos fanáticos já haverem comprado suas mercadorias" (MARTORANO, 15/05/1983). Um golpe de facão na altura do pescoço vitimou-o. Sua esposa presenciou sua morte, acompanhada dos cinco filhos; estes tiveram o choro impedido pelos invasores. Seus dois filhos adolescentes, de 14 e 12 anos, foram poupados,

---

[130] A grafia do sobrenome surge em várias e diferentes formas, como Schina (PEIXOTO, 1995a, 159), Skina (STULZER, 1982, p. 71) ou mesmo Squina (SILVA, 1933, p. 118). Optei aqui pela grafia utilizada em entrevista realizada com a filha do negociante.

[131] Foi na porta da residência de Schena, a única preservada em São João, que se localizou a inscrição que se tornaria famosa: "Nós estava em Taquarrussú tratando da noça devoção e não matava nem robava, o Hermes mandou suas força covardemente nos bombardiar onde mataram mulheres e crianças portanto o causante de tudo isto é o bandido do Hermes e portanto nós queremos a lei de Deus que é a monarquia. O governo da Republica toca os Filhos Brasileiros dos terreno que pertence a nação e vende para o estrangeiro, nós agora estemo disposto a fazer prevalecer os noços direito" (SOARES, 1931, p. 88).

[132] Por algum motivo o artigo afirma que o ataque a São João teria ocorrido em 8 de setembro de 1914. No dia 8 pela manhã a família Schena já estava a salvo em Porto União (SILVA, 1933, p. 118).

porém tiveram de ser escondidos para não esbravejarem contra os agressores.[133] Outros dois homens, hóspedes do hotel, também foram assassinados na presença da família, apavorando ainda mais as crianças.

Apesar de tamanha violência, a família Schena foi tratada com alguma deferência, pois sua casa não foi saqueada e nem incendiada. Mais tarde foi utilizada pelas forças de reconhecimento como acantonamento (CARVALHO, 1916, p. 42).[134] Consta que na estação houve mais de 30 casas incendiadas (MARTORANO, 15/05/1983); seriam 60 casas, entre Calmon e São João (A NOTÍCIA, 09/09/1914). No relato de D. Ema não consta um detalhe destacado por outros autores. Sua mãe, D. Ermínia Schena, teria sido obrigada a cozinhar e costurar bandeirolas para os rebeldes (SILVA, 1933, p. 118), ou, segundo outro relato, preparar fitas brancas para os chapéus dos "fanáticos" (HELLING, 1931, p. 39). A família chegou a Porto União da Vitória na manhã do dia 08 de setembro, tendo iniciado sua fuga a pé e concluído em um vagonete conduzido por turmeiros da Estrada de Ferro (MARTORANO, 15/05/1983). Isto significa que a familia Schena teria ficado apenas algumas horas sob o controle dos rebeldes.

Mas certamente o episódio dramático mais associado ao ataque rebelde às estações da Estrada de Ferro foi a morte do Capitão Matos Costa. Responsável pelas forças na região e aguardando o início da Expedição Setembrino, (PEIXOTO, 1995a, p. 161), Matos Costa recebeu a notícia do início dos ataques no dia 05 se setembro. Até aqui, as fracas forças sob seu comando haviam logrado defender inúmeras vilas da região ameaçadas pelos "jagunços".

Muitas das fontes e mesmo boa parte da bibliografia sobre o episódio apresenta um Matos Costa heróico, idealizado e idealista, sonhador, ingênuo até, possuidor de uma visão romântica do movimento. Ao mesmo tempo, seria impetuoso e arrogante, desprezando os inúmeros avisos sobre a periculosidade da situação enfrentada. Esta teria sido a sua desgraça.

---

[133] Lembrando que a ordem dos agressores era matar "[...] todo o mundo menos as mulheres e os 'piás' de menos de 15 anos", conforme relato de um Par de França existente na obra de Stulzer (1983, p. 71).

[134] Em 1920 parte da família Schena retornou à São João e voltou a ocupar a antiga residência. A encontraram pilhada, sem móveis ou mercadorias. Impossível determinar se haviam sido os soldados ou os moradores locais a promover a pilhagem (MARTORANO, 15/05/1983).

Não compartilho de tal representação. Matos Costa era um oficial experiente, veterano de campanhas complexas como a Federalista e Canudos.[135] Foi também o chefe da expedição responsável pelo famoso vapor *Satélite*, tristemente notório por haver transportado para a região amazônica os marinheiros sobreviventes à Revolta da Chibata. Alguns depoimentos dão conta de várias execuções de marinheiros e trabalhadores a mando do Capitão Matos Costa (HARDMAN, 1988, p. 159). Este tinha poder absoluto sobre os detidos, que eram encaminhados, na melhor das hipóteses, para trabalho junto aos comerciantes e proprietários locais. Na maior parte, contudo, foram destinados à construção de uma linha telegráfica, de Santo Antônio a Cuiabá, por conta do governo, o que significava morte certa (HARDMAN, 1988, p. 158).

Nada na biografia pregressa do Capitão Matos Costa o poderia identificar como um moderado ou sonhador. Ao contrário, era um oficial duro e temido. No Contestado, notabilizou-se entre seus pares como um "bravo" muito antes de sua morte.[136] Entretanto, a suposta "simpatia" pelos rebeldes gerava um certo constrangimento para seus superiores. As afirmativas a ele atribuídas, de que o Contestado era um revolta de sertanejos espoliados nas terras, direitos e segurança (PEIXOTO, 1995a, p. 78) demonstra um certo grau de crítica social.

> Ao que tudo indica, Mattos Costa vinha se envolvendo diretamente em questões politiqueiras da região por acreditar ser ela a causa maior dos males que afligia os sertões do Contestado, não correspondendo aos anseios de muitos oficiais graduados do exército e menos ainda dos coronéis que se viam questionados e na iminência de acusados ao invés de vítimas (RODRIGUES, 2001, p. 65).

---

[135] O Capitão João Teixeira Matos da Costa foi admitido no Exército em maio de 1889. De início enfrentou algumas dificuldades nos exames, além de prisões e repreensões por motivos variados. A partir de um certo ponto da carreira, porém, constata-se uma série de louvores e elogios pelos superiores e mesmo pelo presidente da República. Sua fé de ofício indica uma personalidade crítica, e sugere inclusive que sua obediência aos superiores dependia do respeito que lhes devotava. Em junho de 1914 passou a comandar as exíguas forças que permaneceram na região contestada. Em agosto esteve no Rio de Janeiro. Em 6 de setembro foi morto durante reconhecimento em São João. Em 20 de setembro foi promovido ao posto de major por distinção (CÓPIA DA FÉ DE OFíCIO..., 1946). Apesar da representação bastante negativa de Setembrino, outros militares enunciam opinião diversa sobre Matos Costa. Soares (1931, p. 77), que com ele serviu, o descreve como um bravo, patriota e valoroso. Peixoto segue uma representação semelhante, assim como segue várias interpretações de Soares.

[136] Esta era, por exemplo, a opinião do General Mesquita, com quem servira (RELATÓRIO DA EXPEDIÇÃO..., 1914).

Acredito, contudo, que se tratava mais de uma crítica ao poder constituído, representado sobretudo pelos coronéis, do que uma empatia profunda pelos despossuídos.

A fé de ofício de Matos Costa revela um militar com uma personalidade peculiar, pois tinha problemas com autoridade. Se, por um lado, são inúmeros os louvores e elogios a sua atuação em diferentes episódios, por outro se contam vários casos de desligamento, prisão e castigos. Em agosto de 1894, por exemplo, ficou preso por quinze dias e rebaixado de posto por trinta dias por haver "[...] respondido de modo inconveniente ao seu Comandante de Companhia [...]"; no mesmo ano, em outubro, era louvado "[...] pela lealdade, patriotismo e alta compreensão de seus deveres militares [...]" (CÓPIA DA FÉ DE OFíCIO..., 1946, p. 2).

Estes exemplos se sucedem ao longo do documento em questão. Outro momento em que Matos Costa teve dificuldades com autoridade, embora não fossem seus superiores, foi justamente em sua aventura amazônica:

> Depois de exercer com mão de ferro o comando da guarnição militar em Santo Antônio, acabou por entrar em rota de colisão com os americanos da companhia Madeira-Mamoré. Em pouco tempo foi transferido (HARDMAN, 1988, p. 159).

Os americanos da Madeira-Mamoré, como sabemos, são os representantes da mesma grande Companhia que Matos Costa encontrou no território contestado. Não tenho conhecimento de críticas deste militar diretamente à atuação da BRC na região, embora fosse notório o problema de terras desencadeado pela construção da EFSPRG. Mas o que pretendo demonstrar é um padrão de comportamento, uma faceta da personalidade do Capitão que pode nos ajudar a entender atitudes que, em geral, vem sendo qualificadas de maneira simplista. Matos Costa tinha problemas com autoridade e valorizava mais o caráter do que a hierarquia. Respeitava os superiores que acreditava merecerem seu respeito, e hostilizava os demais (como se pode depreender de sua fé de ofício).[137] Não surpreende, portanto, que tomasse em suas mãos aquela que acreditava ser a solução do problema: uma negociação com os rebeldes, direta e sem intermediários, visto que estes seriam vítimas do sistema coronelístico. Em declaração à imprensa, afirmou que

---

[137] Segundo Peixoto, ele tinha um "[...] magnânimo coração, qualidade que o aprimorava dentre outras que o tornavam desafeiçoado de alguns de seus camaradas [...]" (1995a, p. 155).

> Os jagunços queixam-se de que o coronel Arthur de Paula e outros chefes políticos lhes tomaram as terras que habitavam e agora lhes impedem de recorrer às terras devolutas do governo [...] (PEIXOTO, 1995a, p. 156).

Teriam afirmado que a pacificação seria possível caso fossem

> [...] liquidados os coronéis Arthur de Paula, Fabrício Vieira, Chiquinho de Albuquerque, Amazonas Marcondes, Afonso Camargo, Pedro Vieira, Pedro Ruivo, os irmãos Miechniekowk da estação de Escada e outros [...] (PEIXOTO, 1995a, p. 155)

Os sertanejos, vistos como ignorantes, seriam pobres coitados, tratados de forma cruel por más autoridades. Podemos supor que este foi o tom das conversações que Matos Costa entabulou no Rio de Janeiro no mês de agosto. Se tal foi o caso, contudo, e se o Capitão esteve a pedir a cabeça dos coronéis ao Governo Federal, a resposta só poderia ser uma. A estrutura coronelística era a base política da República, e um ataque aos coronéis de uma região poderia desestabilizá-la.

Matos Costa foi muito ousado, pois percorreu os caminhos do Contestado visitando redutos disfarçado como vendedor ambulante e por vezes fez-se acompanhar de um mágico, a fim de impressionar os "matutos" (CARVALHO, 1916, p. 23; PEIXOTO, 1995a, p. 78). O Capitão teria feito ainda mais: ao visitar o reduto de Bom Sossego, teria conferenciado com Elias e Maria Rosa, então no poder (FELIPPE, 1995, p. 166). Matos Costa teria tentado negociar com os moderados uma saída honrosa e pacífica para o conflito, entre maio e setembro de 1914 (MACHADO, 2004, p. 249). Em agosto daquele ano o militar viajou ao Rio de Janeiro, onde conversou com altas autoridades militares sobre o problema do Contestado. Seu retorno, no final de agosto, foi atropelado pelo recrudescimento do movimento. Mal sabia o Capitão que os moderados haviam caído em desgraça no movimento, tendo se imposto um novo comando, extremamente agressivo, chefiado por Chiquinho Alonso. Isso ajuda a explicar sua atitude pouco cuidadosa no embate da estação de São João e sua aparente descrença de que os rebeldes tivessem más intenções para com a população, tanto civil quanto militar. O desconhecimento de Matos Costa, e não sua ingenuidade, foi a causa de sua ruína.

Vários testemunhos apontam para uma postura arrogante por parte de Matos Costa ao saber dos ataques a Calmon e São João. Ele acreditava saber mais sobre o movimento do

que seus contemporâneos. Pela manhã do dia seis de setembro, ainda na cama, Matos Costa havia recebido um bilhete, no qual “[...] o frei José Maria o comunicava que já era hora de se converter ou deixar a cidade imediatamente; pois a Virgem Maria o ordenou a agir e restabelecer a fé pura” (HELLING, 1931, p. 40). Segundo Peixoto, Matos Costa teria sido comunicado pelo telefone sobre o incêndio de Calmon e teria se deslocado de Vila Nova do Timbó para Porto União da Vitória (PEIXOTO, 1995a, p. 158). O médico que acompanhou a expedição fez-se ainda mais preciso: foi chamado na noite do dia cinco para seis pelo próprio Matos Costa para dirigir-se à Estação de Calmon, tomada pelos “fanáticos”. Partiram do Timbó às 9 horas, pegaram o trem em Poço Preto às 10 horas e chegaram a União da Vitória às 11:30. Ali tomaram o trem a 13:30 para Calmon (INQUÉRITO, 1914).

Contudo, o capitão não parecia convencido da gravidade da situação, e foi ao escritório do Chefe de Tráfego em União da Vitória solicitar um trem para viajar até São João e conversar com os “fanáticos”. Quando Helling o instou a “nunca subestimar o inimigo”, o militar teria rido com desprezo e afirmado que estava bem informado sobre esta questão.[138] O Chefe de Tráfego sugeriu uma alteração na montagem do trem, para que este pudesse melhor proteger os soldados; contudo a demora prevista de duas horas fez com que Matos Costa desprezasse tais cuidados (HELLING, 1931, p. 41). Rapidamente o transporte foi preparado.

> O trem estava pronto: a locomotiva, um vagão de carga, três de passageiros e um vagão especial da direção da ferrovia, o qual possuía uma grande plataforma de observação aberta. Perguntei novamente ao capitão se ele não queria por pelo menos a locomotiva atrás do trem, para que pudesse retornar rapidamente em caso de fracasso da expedição, pois o grande limpa-trilhos ou saca-bois, o qual se encontra na frente da locomotiva, arrastaria dormentes e pedras que fossem colocados pelos fanáticos nos trilhos. Mas ele zombou de mim e pediu que fizesse tudo como ele havia pedido (HELLING, 1931, p. 41).

É bastante provável que a narrativa de Helling tenha exagerado as reações altivas do Capitão, pois recaiu, desde logo, grande suspeita sobre o papel desempenhado pela Estrada

---

[138] Na memória popular sobre Matos Costa esta impetuosidade e desprezo pelo perigo também ficaram gravados, apesar de diferenças sutis nas narrativas. Para Dario Carneiro, seu avô teria prevenido o capitão ainda em União da Vitória sobre o perigo em ir ao encontro dos rebeldes (CARNEIRO IN MACHADO, 2001, p. 415); segundo João Maria de Paula, um agente da Estrada de Ferro teria alertado para o grande número de inimigos na estação de São João (PAULA IN MACHADO, 2001, p. 439). Em ambas as narrativas Matos Costa mantém uma postura arrogante, ao considerar que se tratava apenas de “boatos do povo”.

de Ferro no episódio. A ênfase em um comando militar descuidado e incapaz de avaliar o perigo poderia isentar o próprio Chefe de Tráfego de uma maior responsabilidade no episódio. Aliás este é com certeza o filtro a ser aplicado na interpretação de todo e qualquer fonte primária sobre a morte de Matos Costa: a busca de culpados pela tragédia e a necessidade de cada narrador em eximir-se da culpa.

Infelizmente para os leitores de Helling o diretor da Ferrovia não permitiu que ele acompanhasse o trem. Entretanto seu colega, o engenheiro Gräml,[139] obteve autorização, e o relato subseqüente do alemão possivelmente foi baseado em seus comentários.

Além de Matos Costa e seus soldados, cuja aparência surpreendeu Helling (roupas imundas e rasgadas, vários descalços), acompanhavam a viagem de inspeção o próprio Gräml e dois americanos "que queriam observar as coisas" (HELLING, 1931, p. 41). Os americanos eram dois engenheiros, Kimmel e Dewitt, encarregados da direção da serraria da Lumber em Calmon (SILVA, 1933, p. 115).[140] O comboio militar levava 58 ou 60 praças (os números variam levemente nas fontes), 2 sargentos e o médico tenente Sylla Teixeira da Silva, amigo de Matos Costa.

Os relatos que tratam diretamente da tragédia de São João trazem algumas contradições. Basicamente, o que ocorreu foi simples: a cerca de três quilômetros da estação de São João, o Capitão e boa parte de seus praças desceram do trem para um reconhecimento; tratava-se contudo de uma emboscada e a força foi trucidada, exceto pelos soldados que fugiram no momento do tiroteio. O trem que os transportava retrocedeu sem ordens, deixando os bravos completamente desprotegidos. Matos Costa permaneceu firme, tombando no serviço do dever e tornando-se um herói.

Dois fortes motivos contribuem para as variações existentes nas fontes. Um deles é a própria confusão reinante em um momento como esse, em que as balas voavam indiscriminadamente sobre os soldados e o trem. E outro é a culpa. O Inquérito Policial Militar sobre a morte de Matos Costa busca culpados, preferencialmente civis. O relato de Gräml, transcrito por Helling, representa-o heroicamente lutando contra a covardia do maquinista. Não devemos, portanto, confiar indiscriminadamente em nenhuma destas

[139] Grafado "Graeml" no Inquérito Policial Militar. Mantive aqui a grafia conforme Helling (1933).
[140] Peixoto os identifica como o engenheiro residente Zimel e um outro engenheiro da Lumber Colonization (1995a, p. 159).

narrativas; mesmo assim, são a documentação mais próxima do acontecido com que podemos contar.

Os soldados que acompanhavam a expedição pareciam, na interpretação de Helling, alegres e despreocupados. Na primeira parte da viagem, cantaram "melodias monótonas", acompanhados de um pequeno violão (HELLING, 1931, p. 42). A tensão tornou-se um pouco maior quando, a cerca de 8 km de São João, o fazendeiro Generoso Xavier parou a locomotiva (o maquinista o conhecia e atendeu aos seus apelos) e relatou ao Capitão a situação das estações de Calmon e São João. Comunicou ainda que, com 15 homens, já havia tiroteado com os fanáticos e que eram muitos, subindo seu número a 400 (INQUÉRITO, 1914, p. 5). A reação de Matos Costa foi de galhofa. "Matos Costa ri, caçôa mesmo com Generoso, julgando-o amendrontado [...]" (SILVA, 1933, p. 115); diz que "[...] não deixaria seu pessoal se inquietar com as bobagens desses ingênuos bichos do mato" (HELLING, 1931, p. 42). Neste momento o Capitão teria se voltado para o tenente Sylla (de acordo com o depoimento do próprio) e dito que "[...] não podia recuar sem vêr de que [...]" (INQUÉRITO, 1914, p. 5), frase que foi reproduzida em quase todas as fontes primárias que tratam do episódio. Outros consideram que a frase foi dirigida a Generoso Xavier, e a apresentam com pequenas variações: "[...] não corro sem ver de quê" (PEIXOTO, 1995a, p. 160).[141]

Curiosamente, a frase em questão, dita a Sylla ou a Generoso, ganhou a boca dos soldados. Dentre as 6 testemunhas que prestaram depoimento no Inquérito Policial Militar, 5 eram militares. Enquanto a testemunha civil, o próprio Gräml, não reproduz a frase sequer em seu relato a Helling (que não a menciona), os 5 militares entrevistados são unânimes em afirmar que o Capitão não podia "recuar sem ver de quê". Esta é apenas uma das coincidências curiosas no Inquérito. Esta frase tem sido utilizada para demonstrar a impetuosidade e a bravura de Matos Costa, sendo ao mesmo tempo meritória e desabonadora. Acredito que a sua reprodução em diferentes documentações possui uma intenção particular: demonstrar a responsabilidade, única e exclusiva, do Capitão sobre a própria morte. Seu arroubo teria causado seu aniquilamento.

Quanto a Generoso, não existem referências posteriores ao seu destino, exceto por Silva, que afirma que teria sido convidado por Matos Costa para acompanhar a expedição

---

[141] Segundo Peixoto, esta seria uma frase "muito vulgar" em Matos Costa.

como vaqueano e teria aceito (1933, p. 115). No entanto, a documentação militar não menciona vaqueanos acompanhando a força, e no momento do tiroteio também não foram citados, o que gera alguma dúvida sobre tal informação.

O momento do tiroteio também recebe narrativas diferentes. Segundo os testemunhos do Inquérito, o Capitão ordenara a parada da máquina há cerca de 1 km da estação de São João. Gräml sugerira que a parada se desse após uma “valeta” na qual os “jagunços” poderiam se entricheirar, porém o maquinista parou antes da valeta em questão (INQUÉRITO, 1914). Outros testemunhos mencionam que os rebeldes se encontravam escondidos por “matos” (SILVA, 1933, p. 115), “arbustos” (HELLING, 1931, p. 42) ou mesmo “vassourais” (PEIXOTO, 1995a, p. 160).

Uma questão interessante seria pensarmos como os rebeldes montaram a emboscada. Para tanto, precisariam saber onde o trem iria parar para reconhecimento. O maquinista deveria parar *após* os arbustos e, sem motivo aparente, parou *antes*. A explicação que me parece mais razoável seria que os “fanáticos” teriam avariado os trilhos, impedindo a passagem da máquina. Tal informação encontra-se apenas e unicamente em uma entrevista, coletada por Machado, na qual o Sr. Dario Carneiro, neto de um Coronel da Guarda Nacional, relata que o maquinista parou devido aos trilhos desmanchados (CARNEIRO IN MACHADO, 2001, p. 415). Esta informação parece ser corroborada pelo telegrama expedido por Helling para a direção da ferrovia, possivelmente no dia 10 de setembro de 1914. Um viajante, chegado da linha além de Calmon, afirmou que a linha estava boa, tendo sido somente em São João três juntas de trilhos arrancadas, dormentes atravessados na via e pedras nos contra trilhos (TELEGRAMA HELLING, s/d). Não se esclarece, contudo, se esta ação deu-se no local da emboscada. As outras fontes que tratam da emboscada não mencionam os trilhos avariados.

Matos Costa teria descido do trem para reconhecimento com cinqüenta e poucos homens, ou seja, quase todo o contingente que possuía, afastando-se da locomotiva cerca de 100 metros. A ordem era que o trem o acompanharia lentamente, para não deixar o grupo desguarnecido. Neste momento teria recebido uma descarga no peito, segundo o Inquérito (1914), tendo início o tiroteio.

A narrativa de Helling modifica esta versão. Segundo ele,

> [...] o capitão tranqüilamente parado junto ao trem observava seu pessoal. Os americanos estavam na plataforma de observação do último vagão, quando um deles descobriu vultos furtivos passando silenciosamente pelos arbustos e disparou seu enorme Colt. Assim que o tiro retumbou uma saraivada do arbusto no outro lado do brejo cortou o silêncio. Dois soldados caíram e se contorceram agonizantes no chão. O capitão esperou tranqüilamente o ataque inimigo parar, sem soltar seu pequeno cachimbo da boca. Os soldados deitaram no chão e começaram a atirar no inimigo invisível que estava escondido atrás dos arbustos. Os americanos saltaram do trem e fugiram pelos trilhos (1931, p. 42).

Embora as versões destoem parcialmente, a fuga dos americanos é mencionada também por outras fontes primárias. No dia seguinte, 7 de setembro, chegaram a Porto União da Vitória, com as roupas rasgadas pelos espinhos “[...] pela corrida que fizeram [...]” mas sem ferimentos (SILVA, 1933, p. 117).

O tiroteio foi cerrado, atingindo não apenas a força, mas também toda a composição (a locomotiva e os carros). O pavor tomou conta de todos. O Dr. Sylla, que ficara no trem, ordenou a dois cabos que levassem mais munição até Matos Costa e seus homens; contudo a fuzilaria não permitiu seu avanço. O mestre de linha Trancoso foi atingido na perna, e o médico foi chamado a socorrê-lo. Porém os tiros o alvejavam preferencialmente e para conseguir atender Trancoso, Sylla “[...] mandou que fizessem recuar o trem; que fóra das pontarias inimigas socorreu o ferido [...]” (INQUÉRITO, 1914, p. 6). A informação sobre este primeiro recuo encontra-se apenas nesta documentação. Sylla mandou então que o trem avançasse novamente, e este avançou uns mil metros. O fogo aumentara. Súbito, o trem parou sem ordens e voltou a retroceder, também sem ordens, com velocidade média e parou a uns 5 ou 6 km do ponto de início. Tanto o relato do tenente Sylla, contido no Inquérito, quanto a narrativa de Helling, que reproduz as memórias de Gräml, destacam o medo do maquinista e do foguista, que teriam recuado apesar das ameaças feitas por ambos. Curiosamente, tanto Sylla quanto Gräml afirmam ter colocado um revólver na cabeça do maquinista, ordenando o retorno à linha de tiro; e também ambos teriam ficado para trás quando o trem retrocedeu, tendo que “pular no degrau do trem”, no caso de Gräml (HELLING, 1931, p. 43), ou correr para apanhar o último carro, agarrando-se com dificuldade no pega-mão do carro dos praças, no caso de Sylla (INQUÉRITO, 1914, p. 8). A esta altura a locomotiva já se encontrava avariada, pois fôra atingida no tubo injetor de água.

O que parece bastante claro, em relação a ambas as narrativas, é a concordância sobre as responsabilidades. Neste momento, ambos representavam as maiores autoridades no trem: Gräml, por parte da administração da Estrada de Ferro, e Sylla, por parte das forças militares. Ambos isentam-se, contudo, ao apontar dois subalternos, no caso do primeiro, e dois civis, no caso do segundo, como culpados pelo deslocamento criminoso do trem. Sobre isso, é interessante que nos debrucemos um pouco mais detidamente sobre o Inquérito Policial Militar.

A inquirição das testemunhas deu-se em 21 de setembro de 1914, em União da Vitória, sob a direção do Capitão José Luiz Pereira de Vasconcellos. As testemunhas eram em número de seis. O primeiro-tenente Dr. Sylla Teixeira da Silva, 26 anos, gaúcho, foi o primeiro a depor, seguido por Fernando Gräml, 41 anos, ajudante da via permanente da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande e natural da Alemanha. Os demais depoentes eram soldados e faziam parte da força. Algumas questões surpreendem um leitor mais atento. Os depoimentos, especialmente os militares, são extremamente parecidos. Em uma situação de confusão, enfrentando forte tiroteio, seria de se esperar que os relatos fossem dispersivos, conflitantes e mesmo confusos. Contudo, todos os testemunhos relatam, conforme já mencionado acima, que o Matos Costa dissera "não fugir sem ver de quê", e destacam o procedimento correto adotado pelo Dr. Sylla durante todo o episódio. Observamos o médico tentando enviar munição à força desembarcada, ordenando o retorno do trem, correndo para apanhar o último carro. Outra informação, agregada a partir do 5º depoimento e repetido pela 6ª testemunha, dava conta de que o Capitão Matos Costa teria ordenado aos soldados a retirada. Afirma o soldado João Hugo de Oliveira, 21 anos, natural da Paraíba, que

> [...] o seu commandante, que batia-se com muita bravura, vendo que o trem se afastava, disse: Agora cada um trate de si, e se dirigio para o matto, fazendo signal e aconselhando para que elle e seus companheiros se retirassem fazendo fogo, sem dar as costas ao inimigo [...] (INQUÉRITO, 1914, p. 22).

A responsabilidade militar pelo desastre fica, desta maneira, jogada única e exclusivamente sobre os ombros de um morto. Fôra Matos Costa que levara a força ao encontro dos "fanáticos"; fôra ele que apresentara um comportamento inconseqüente ao

não recuar sem ver de quê. Ao final, a própria debandada da força, que poderia ser confundida com covardia, teria sido autorizada pelo Capitão.[142]

E quanto à responsabilidade civil? Afinal o trem recuara no momento crucial, abandonando o Capitão e seus homens à própria sorte. Parece, contudo, não haver qualquer intenção em culpabilizar a Estrada de Ferro e seus responsáveis. É verdade que, quando o trem recuou até Nova Galícia, o tenente Sylla

> [...] deu voz de prisão ao chefe de trem, ao machinista e ao foguista, os quaes fôram recolhidos á cadeia civil desta cidade [União da Vitória], constando a elle depoente que fôram postos em liberdade por uma requisição do Inspector geral da Estrada Doutor Guimarães Cunin [...] (INQUÉRITO, 1914, p. 8).

Esta passagem demonstra que a direção da Estrada de Ferro estava atenta às conseqüências do episódio de São João. Culpar seus funcionários significaria, indiretamente, responsabilizar a empresa, que tanto já havia perdido nos últimos dias. Suponho que houve uma certa pressão por parte da Companhia com relação ao assunto. Lembremos ainda que a Expedição Setembrino estava apenas começando, fazendo necessária uma forte colaboração da ferrovia aos esforços militares. Porém o Inquérito direcionou conclusões em um sentido que isentou a ferrovia. Para quatro das testemunhas inqueridas fez-se uma pergunta bastante direta. O cabo João Mandú da Silva, 21 anos, natural de Pernambuco, ao ser questionado se teria havido intenção criminosa por parte do chefe do trem ao recuar considera que se não fosse feito este recuo

> [...] o desastre teria sido completo, porque a machina, a munição e o armamento da guarda da mesma teriam ficado em poder dos fanaticos, alem do sacrificio de toda a guarda e pessoal do trem (INQUÉRITO, 1914, p. 16/17).

Os três soldados inquiridos a seguir concordam de forma idêntica com esta opinião. Não seria razoável supor que a opinião pudesse ser conflitiva? Helling relata que a indignação dos soldados com a morte de Matos Costa fôra tão profunda que haviam invadido a cadeia de União da Vitória para linchar alguns rebeldes que lá se encontravam presos. Apenas a ação firme do Dr. Sylla teria impedido tal intento (HELLING, 1931, p. 45). O tenente Peixoto, em sua obra sobre o Contestado, também critica duramente a ação

[142] Peixoto afirma que todos os sobreviventes do encontro eram unânimes em afirmar que Matos Costa teria dado a ordem de “salve-se quem puder” ao final da munição e ao perceber que o trem já não se encontrava a disposição (1995a, p.162).

dos civis que moveram o trem deixando o Capitão entregue à própria sorte (1995a, p. 162/163). Os depoimentos arrolados no Inquérito são suspeitamente coincidentes e possivelmente preparados. Além disso, o que pensar de um inquérito que não chamou a depor o maquinista, o foguista e o chefe de trem, acusado inclusive de estar embriagado durante o episódio? Poderiam estes oferecer narrativas destoantes em relação à lógica perfeita desejada pelo Inquérito?

O alcance atingido pelo incêndio das estações e pelo desaparecimento de Matos Costa obrigou o alto comando a realizar um processo legal, porém suas conclusões finais foram adequadas a todos (pelo menos a todos os que sobreviveram): as atitudes do tenente Sylla, do Sr. Gräml e dos praças são contextualizadas e justificadas. Conclui-se ainda que não houve intenção criminosa por parte do chefe de trem e do pessoal da máquina fazendo recuar o trem, "[...] conforme affirmaram varios orgãos da nossa imprensa e sim que o fizeram dominados pelo medo [...]"; e que a força, especialmente seu comandante, "[...] se portou com bravura estoica, de modo differente do que affirmaram varios jornaes, que não trepidaram em macular a memoria do desventurado Comandante da expedicção e sua força (INQUÉRITO, 1914, p. 28)". O Inquérito, portanto, foi uma resposta (ainda que pífia) à opinião pública, que desejava algum tipo de explicação. E o esclarecimento prestado absolveu a todos, exceto, é claro, aos chamados "fanáticos".

A retirada da composição até Nova Galícia, devido às avarias produzidas pelo tiroteio, foi feita utilizando o próprio peso do trem. Nesta viagem

> [...] ficou o trem repleto de fugitivos, homens, mulheres e crianças, com bagagens, que estavam na linha pedindo salvação, sendo todos recolhidos no trem [...] (INQUÉRITO, 1914, p. 13),

retornando daí a Porto União da Vitória, onde já se encontravam novas forças militares. No dia seguinte (07 de setembro) um novo comboio militar, com 80 praças, foi em busca dos remanescentes, apanhando 29 soldados extraviados da expedição (SILVA, 1933, p. 117).[143] Os corpos, contudo, começaram a ser recolhidos apenas no dia 10 de

[143] Apenas na narrativa de Helling surge uma versão bem diversa desta. Imediatamente a sua chegada em Nova Galícia, Gräml teria pego um trem reserva e retornado a São João, onde teria recolhido soldados e cadáveres, inclusive o de Matos Costa (HELLING, 1931, p. 44/45). Esta informação não apenas contraria todas as outras evidências como inclusive contraria o depoimento do próprio Gräml no Inquérito Militar. Parece certo que o retorno à São João deu-se apenas no dia seguinte. Acredito que Helling quis dar um colorido à narrativa ao tentar heroicizar seu conterrâneo.

setembro, quando já se pôde contar com uma força de 150 homens. Em 13 daquele mês se localizou finalmente o corpo de Matos Costa e dos dois sargentos que o acompanhavam (SILVA, 1933, p. 120).[144]

Um telegrama enviado por Helling, possivelmente para a direção da estrada, relata justamente este momento tenso. O trem retornara de São João a Porto União da Vitória trazendo dez cadáveres de soldados, sendo que outros dois, muito atacados pelos porcos, foram sepultados na própria estação. Os corpos se encontravam muito mutilados, quase todos com golpes de facão na cabeça (TELEGRAMA HELLING, s/d).

O ataque a Calmon fôra dirigido por Chiquinho Alonso, comandante geral; já São João fôra atacado por Venuto Baiano e seus homens. A morte de Matos Costa e a violência inédita do ataque sobre São João foram motivo de uma crise entre os rebeldes, que resultou na morte de Baiano por ordem de Alonso (MACHADO, 2004, p. 265). Várias versões se propagaram popularmente sobre os motivos do assassinato. Machado (2004, p. 266) acredita em uma possível luta pela liderança.

É provável que esta crise interna tenha freado o avanço até a cidade de Porto União da Vitória, cuja tomada seria, conforme se acreditava, um dos objetivos dos piquetes. Alguns autores pensam que a ação de Matos Costa, embora mau sucedida, os teria impedido de prosseguir (STULZER, 1982, p. 75). O terror reinante em União da Vitória fez com que a cidade ficasse esvaziada, fugindo os moradores para diferentes destinos (SILVA, 1933, p. 116; PEIXOTO, 1995a, p. 161).

Se observarmos o incidente como um todo, vemos que a EFSPRG acumulou perdas materiais bastante elevadas. Embora as estações incendiadas fossem modestas, sua destruição foi completa; a serraria de Calmon, como vimos, também ardeu completamente. Além disso, altas foram as perdas humanas. Vários funcionários da ferrovia, sobretudo modestos turmeiros, responsáveis pela preservação da via permanente, foram vitimados pelos ataques.

> Entre dezenove trabalhadores da Estrada de Ferro e os civis e militares, calculou-se em perto de cem as vítimas dos tabaréus rebelados, em sua

[144] Peixoto (1995a, p. 162) afirma que a localização do corpo foi em 11 de setembro. Frei Rogério Neuhaus, a este tempo vigário em União da Vitória, relata o serviço de encomendação dos soldados mortos e celebração de uma missa em sua memória. O corpo de Matos Costa foi transportado a Curitiba em carro especial (STULZER, 1982, p. 78).

> sanguinosa passagem entre as estações de Calmon e de São João. [...] Os bandoleiros perderam poucos companheiros [...] (PEIXOTO, 1995a, p. 163/164).

Em São João assinalou-se que o telegrafista, João de Oliveira, foi vitimado e seu corpo foi enterrado pela viúva Schena (TELEGRAMA HELLING, s/d). Alguns trabalhadores da Estrada de Ferro também foram assassinados. E em Calmon,

> [...] além do mestre de linhas e de outros muitos empregados da via férrea e da Companhia Lumber, estava ferido o telegrafista da estrada e, degolado o guarda-chaves [...] (PEIXOTO, 1995a, p. 159).

Helling afirma que, no dia 06 de setembro de 1914, já havia retirado todo o pessoal das estações ameaçadas "há dias" (HELLING, 1933, p. 42); contudo, o ataque à Calmon no dia anterior provocou várias vítimas entre os trabalhadores da Estação. Já os turmeiros em geral viviam ao redor da ferrovia juntamente com a família, tornando mais difícil sua evacuação do local.

Após a chegada do batalhão do Cel. Eduardo Sócrates, que veio guarnecer as estações, foi possível fazer um levantamento mais completo e

> [...] verificar que no correr da linha, isso até Calmon [partindo de União da Vitória], já haviam sido encontrados 87 cadaveres de moradores e de turmeiros da Estrada de Ferro, resultado dos ataques dos jagunços (SILVA, 1933, p. 121).

Além dos trabalhadores atacados, também suas famílias sofreram enormemente. Dentre as famílias de retirantes que continuavam a chegar a União da Vitória encontrava-se uma pobre viúva, de origem polonesa, com três filhos pequenos famintos. Um dos filhos, de três anos, morrera de fome em Calmon,

> (...) quando ela, a mártir, depois de ver seu marido morto, um turmeiro da estrada, ganhara o mato, receiosa de perecer também, esquecendo-se de um pedaço de pão para os pequeninos! (SILVA, 1933, p. 119).

Mais ainda, o trem chegado alguns dias após os ataques informava que "[...] sete familias nada tem para comer visto que os fanaticos terem levado tudo [...]" (TELEGRAMA HELLING, s/d).

Após o início da Expedição Setembrino, em 16 de setembro, os trens de reconhecimento da via férrea ainda encontraram cadáveres em São João, insepultos e

horrivelmente mutilados, que foram imediatamente enterrados pelas forças (CARVALHO, 1916, p. 42).

Os ataques a Calmon e São João, além da morte de Matos Costa e seus soldados, foram eventos traumáticos que assinalaram o acirramento do conflito no Contestado. Os moradores locais, a administração da ferrovia e a opinião pública em geral viram-se chocados pela violência empreendida. Coube ao Exército Nacional zelar pela preservação da Estrada de Ferro e pela proteção aos habitantes da região, devendo ainda produzir respostas convincentes para a opinião pública. A modernidade, mais uma vez, chocava-se com a barbárie.

III. PERSONAGENS DA EFSPRG E DO CONTESTADO: A CONSTRUÇÃO DA LINHA SUL E O MOVIMENTO DO CONTESTADO

> *[...] olhemos a história* ***como*** *história – homens situados em contextos reais (que eles não escolheram) e confrontados perante forças incontornáveis com uma urgência esmagadora de relações e deveres, dispondo, apenas, de uma oportunidade restrita para inserir sua própria ação [...] (E.P. Thompson, As Peculiaridades dos Ingleses).*

5. DE AQUILES STENGHEL AOS TURMEIROS DA LINHA SUL

5.1 - O “Senhor do Rio Do Peixe”: Aquiles Stenghel e os trabalhos da EFSPRG

> Um dos nomes que mais se salientam na historia da S. Paulo – Rio Grande é o do engenheiro Achilles Stenghel, que com excepcional dedicação, energia e competencia, conseguio concluir essa grandiosa obra trazendo ao Uruguay o monumental trabalho de trezentos e tantos kilometros e transpondo-o com uma importante ponte, formidavel obra produzida em 70 dias de serviço de brutal e activa lucta (DIÁRIO DA TARDE, 22/12/1910).

Não há como mencionar a construção da Linha Sul da EFSPRG sem fazer referência à figura de Aquiles Stenghel, engenheiro-chefe dos trabalhos a partir de novembro de 1908. Até aquele momento a parte sul da linha avançava lentamente, em parte devido à falta de mão-de-obra. Desta data até a inauguração da ponte sobre o Rio Uruguai a que se refere a citação acima, Stenghel tornou-se sinônimo de uma direção firme, competente e controversa. Para boa parte da documentação e mesmo da historiografia, o engenheiro foi o único responsável pelo sucesso desta empreitada. Impossível não recordar os questionamentos do leitor-operário de Brecht, já que se sugere abertamente que “Stenghel *construiu* a Linha Sul da EFSPRG”. Não teria levado nenhum trabalhador?

A análise mais comum é ainda mais preconceituosa para com os milhares de trabalhadores que o acompanharam, pois o grande engenheiro teria sido *obrigado* a disciplinar e controlar uma massa de homens desclassificados. A afirmação mais completa seria, portanto, que “Stenghel construiu a Linha Sul da EFSPRG *apesar dos operários*”. A

escassez quase absoluta de fontes primárias que falem diretamente sobre estes trabalhadores parece confirmar a assertiva.

Aquiles Stenghel era de origem italiana, embora parte da bibliografia o identifique como norte-americano (QUEIROZ, 1966, p. 69). A confusão é compreensível: um bom número dos engenheiros empregados pela BRC na região era proveniente dos Estados Unidos. Havia, por parte da empresa, um preconceito para com engenheiros brasileiros. Almeida Jr, brasileiro que trabalhou na Linha Norte da EFSPRG, confirma esta sugestão. Segundo ele, os grandes engenheiros estrangeiros tratavam os autóctones com profunda falta de confiança (ALMEIDA JR, 1925, p. 85/86).

Este comportamento da empresa frente aos profissionais brasileiros também pode ser observado em parte das correspondências da BRC. Lembremos, conforme abordado no capítulo anterior, que Farquhar preferiu desembolsar 100 contos de réis a colocar na direção da construção da Estrada de Ferro São Francisco o engenheiro "amigo do Ministro", supostamente brasileiro (SAMPAIO, 11 de outubro de 1910). O preconceito se estendia aos empreiteiros contratados, pois "We are not greatly in favour of employing native contractors as they never have any push and energy" (KNOX LITTLE, 1º de julho de 1912).[1] Outro episódio corrobora tal afirmativa: em novembro de 1909 anunciou-se uma redução de efetivos de um escritório da EFSPRG em que mais de trinta funcionários seriam desligados. Como a administração contava com grande número de nacionais e estrangeiros, deu-se preferência pela permanência destes últimos (O PROGRESSO, 23/11/1909). A verdade é que toda a mão-de-obra nacional era vista com desconfiança, como veremos mais adiante, já que mesmo os trabalhadores braçais brasileiros sofriam discriminação.

Porém Aquiles Stenghel era europeu e já provara sua capacidade em inúmeros trabalhos ferroviários. Originário da província italiana de Trento, nasceu em dezembro de 1858 e teria emigrado para o Brasil em 1876, com seus irmãos Pietro e Victorio (TREVISAN, 1985, p. 46) ou com o pai e irmãos, em 1880 (NICOLAS, 1954, p. 176). A profissão de engenheiro era uma tradição de família, porém Aquiles não pôde concluir o curso de engenharia devido à emigração. O conhecimento que já possuía, contudo, abriu-lhe inúmeras portas na nova pátria: residindo em Antonina (Paraná), trabalhou como

[1] [tradução aproximada] "Nós não somos muito a favor de empregar empreiteiros nativos pois eles nunca tem nenhum dinamismo e energia."

desenhista da Estrada de Ferro do Paraná, no trecho Curitiba-Paranaguá, e ali ficou durante toda a época da construção. Casou-se com uma jovem de Antonina e fixou-se em Curitiba, apesar de trabalhar também em outras partes do Brasil (DEPOIMENTO OSÍRIS GUIMARÃES).

Stenghel passou por variadas tarefas em ferrovias paranaenses, gaúchas, argentinas (NICOLAS, 1954, p. 176), até assumir o cargo de chefia da construção da Linha Sul da EFSPRG. É possível também que o engenheiro tenha trabalhado por empreitada na Linha Norte da EFSPRG (O PROGRESSO, 18/11/1909). Após este desafio, associou-se a inúmeros projetos ferroviários, sendo grande parte deles ligado à EFSPRG ou a BRC. Isto não impediu que a empresa o demitisse sumariamente em 1923, quando passou por um acidente grave durante obras em uma ponte sobre o Rio Itararé. Nesta ocasião ocupava o cargo de Inspetor-Geral da via permanente da EFSPRG (NICOLAS, 1954, p. 177). Amargou então um longo período sem trabalho, voltando a ativa em 1928. Mais tarde foi reintegrado pela empresa à qual tanto servira, até sofrer um derrame que o tornou inválido (NICOLAS, 1954, p. 178).

O trabalho pelo qual Stenghel é mais lembrado iniciou-se em 1908, quando foi convidado pela BRC para chefiar os trabalhos da Linha Sul, entre a estação de São João dos Pobres e o Rio Uruguai. Seu salário seria de 1:500$000, mais 200$000 de ajuda de custo (TREVISAN, 1985, p. 47). Fixou residência em Calmon. Sua própria família teria morado na região (DEPOIMENTO OSÍRIS GUIMARÃES).[2] De novembro de 1908 a abril de 1910 o acampamento com o escritório central da construção ficou instalado em Calmon, passando a seguir para Limeira (atual Joaçaba), a três quilômetros da estação Herval (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1909). Poucos meses depois, a estação de Limeira já experimentava grande impulso comercial e demográfico (VANGUARDA, 15/06/1910).

---

[2] Não tenho informação sobre a participação de parentes na construção da Linha Sul da EFSPRG. Contudo, alguns anos depois (1912), Stenghel possuía uma empresa, a “Stenghel & Cia”, na qual trabalhava com seu filho e com Edgard Guimarães, seu genro (RELATÓRIO PARAPANEMA, 30 de setembro de 1912). Stenghel teve seis filhos, cinco deles mulheres e apenas um homem, que faleceu prematuramente aos 30 anos (TREVISAN, 1985, p. 47). Existe ainda na documentação consultada uma referência a um certo Luciano Stenghel, prefeito de São Mateus em 1914 (NEUHAUS, 1915, p. 89). Este poderia ser parente de Aquiles Stenghel, mas certamente não era seu filho, que se chamava Pedro (TREVISAN, 1985, p. 47). Informações como esta acentuam a forte ligação da família com a região na qual veio residir.

Imagem 3: A construção da Linha Sul chega a Limeira. Abril de 1910.
Fonte: ABPF/PR.

Por mais de dois anos, entre novembro de 1908 e dezembro de 1910, Stenghel foi o responsável pela construção do trecho mais difícil da EFSPRG, em uma zona extensa e inóspita. Enquanto outros engenheiros duravam pouco tempo na BRC, Stenghel soube manter-se no cargo. Mais do que um engenheiro, foi um administrador; para alguns, o mais competente dos administradores; para outros, um déspota insensível e cruel. O fato é que Stenghel conseguiu o que parecia impossível. A ferrovia prevista era irregular e com inúmeros problemas de traçado; o engenheiro os revisou, mesmo que só os tenha superado em parte. Não havia mão-de-obra suficiente; o italiano soube captá-la em grande quantidade. Os prazos estavam atrasados; Stenghel conseguiu concluir dentro do prazo negociado pela empresa com o governo. A impressionante escalada de Stenghel na região do Contestado mereceria, por si só, pesquisas acadêmicas específicas, que aprofundassem nosso conhecimento sobre este interessante personagem.[3]

Com relação à questão dos prazos, havia um incentivo extra. A alta direção da BRC prometera a Stenghel um prêmio ou recompensa caso chegasse a tempo nas barrancas do Uruguai (S/A, 11 de novembro de 1908). Segundo Trevisan, que infelizmente não cita a

[3] Mais tarde, Stenghel foi Deputado Estadual pelo Paraná (DEPOIMENTO OSÍRIS GUIMARÃES). Faleceu em Curitiba em 1934, com 76 anos (CORREIO DOS FERROVIARIOS, abril 1935, p. 295).

origem da informação, o prêmio prometido era de 20:000$000 (1985, p. 47). Isto pode nos ajudar a entender seu grande empenho na tarefa. Em relação às questões técnicas da construção, o engenheiro-chefe não se furtava a propor e executar modificações que pudessem diminuir gastos e prazos, embora nem sempre a diretoria as autorizasse (CERJAT, 19 de maio de 1909).

A construção da EFSPRG foi, desde seu princípio, bastante peculiar, pois foi realizada a partir de várias frentes de trabalho. O trecho entre Santa Maria da Boca do Monte e Cruz Alta (que ficou a cargo da companhia *Chemins de Fer Sud Oest Brésiliens*), com 142 kms, foi concluído e inaugurado em novembro de 1894. A mesma companhia ficou responsável pelo trecho entre Cruz Alta e o Rio Uruguai. Assim, a tarefa da EFSPRG passava a ser (através de contrato de 1896) realizar a linha entre Itararé, em São Paulo, e as barrancas do Rio Uruguai, divisa entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul (THOMÉ, 1983, p. 54). Os trabalhos de construção da linha principal foram realizados em dois sentidos, sendo a cidade de Ponta Grossa considerada como referência. Enquanto a Linha Norte partia para Itararé, a Linha Sul

> [...] teve como centro de partida a estação localizada em Ponta Grossa até Paulo Frontin e, desta estação, até a margem direita do rio Iguaçu, em União da Vitória; igualmente, além da margem esquerda do rio Iguaçu (Porto União), em demanda do Vale do Peixe, para atingir o rio Uruguai na localidade de Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul (KROETZ, 1985, p. 77).

O primeiro trecho, entre Ponta Grossa e Rebouças, ficou concluído em 1899; o trecho entre Ponta Grossa e União da Vitória foi inaugurado em 1905.[4] No ano seguinte tiveram início as obras em direção ao norte, que foram concluídas em setembro de 1908 (NODARI, 1999, p. 84). Contudo os trilhos já atingiam Jaguariaíva no início de 1906 (THOMÉ, 1983, p. 55), e boa parte da Linha Norte se encontrava operacional. A Linha Sul voltou a ser atacada em 1906, embora oficialmente os serviços tenham iniciado em janeiro de 1907. Foi no final deste ano que a Companhia conseguiu obter do governo uma prorrogação do prazo, estendido em três anos (NODARI, 1999, p. 84). Ou seja, até o final

---

[4] A inauguração da EFSPRG em União da Vitória representou para o município um primeiro surto de crescimento demográfico: "A Estrada de Ferro facilitou o acesso de imigrantes, antes feito pelo rio, bem como a comunicação com os centros consumidores [...]. A construção da ferrovia empregou vasta mão-de-obra de outras regiões, até mesmo de São Paulo que, após a conclusão da mesma, se instalaram definitivamente por aqui" (TONON, 1994, p. 50).

de 1910 a linha deveria estar completamente concluída. Em abril de 1908 a Linha Sul chegara à estação de São João, estando aberta ao tráfego (SILVA, 1933, p. 93). Os serviços prosseguiam de maneira irregular, o que levou à contratação de Stenghel, em novembro daquele ano.[5]

Os trabalhos de construção de São João ao Uruguai haviam sido iniciados em julho de 1907, sob a administração do engenheiro N.W. Bethel. Este se retirou em dezembro do mesmo ano, sendo substituído por H. L. Ery. Não conhecemos os motivos que levaram a esta troca, mas os jornais mencionam que durante estas administrações os trabalhos caminharam lentamente, não só pela deficiência de “material operário”, como também porque a administração conhecia pouco a zona onde operava (O LIBERTADOR, 09/02/1910). Em novembro de 1908 o engenheiro Ery foi substituído por Stenghel, tendo início um surpreendente progresso dos trabalhos. Até agosto de 1908 o empreiteiro geral da Linha Sul foi A. Saldanha, um brasileiro identificado pelo jornal *O Dia* como engenheiro (O DIA, 10/09/1908). Mais adiante tratarei detidamente sobre Saldanha e seu contrato com a EFSPRG, que se encerrou com um sério conflito.

Para vencer os mais de 300 quilômetros do trecho em questão no prazo desejado, Stenghel impôs uma disciplina rígida sobre os trabalhos e, por conseguinte, sobre os trabalhadores. Foi sob sua administração que a empresa criou um Corpo de Segurança, “[...] o qual prestou grandes serviços na repressão de constantes conflictos provocados pelos moradores da região” (PARANÁ MODERNO, 16/04/1911). Assim, o policiamento na construção era feito pelo poder privado e controlado pelo engenheiro. Boa parte da imprensa louva tais esforços, considerados como absolutamente necessários nesta zona.

> Todo o valle do Rio do Peixe é ainda um sertão quasi despovoado, onde ha muito se abrigam os bandidos da sociedade, encontrando ahi seguro e impenetravel refugio os mais terriveis facinoras, expulsos ou foragidos de S. Paulo, Paraná, Santa Catharina e Rio Grande do Sul. Ahi foi e continua a ser theatro de muitos crimes, cujos autores ou mandatarios, pelo terror ou pela astucia, tomavam a suprema preponderancia em toda essa obscura zona, alliando-se a outros bandidos, que estão sempre promptos a executar as façanhas projectadas e concebidas pelos seus astuciosos chefes. Innumeros crimes são alli cometidos e seus autores continuam sob a mais vergonhosa impunidade. *Com a*

---

[5] Thomé (1983, p. 88) considera que Stenghel foi nomeado em outubro de 1908. Dois diferentes periódicos afirmam que este assumiu os trabalhos no início de novembro de 1908 (PARANÁ MODERNO, 16/04/1911; O LIBERTADOR, 09/02/1910). Como Thomé não menciona a origem da informação apresentada, tenho considerado o dado apresentado pelos periódicos. É possível que as negociações para a entrada de Stenghel tenham se concluído em outubro, mas este só tenha assumido em novembro.

> *creação do Corpo de Segurança, que exerceu sempre rigoroso policiamento, observou-se porém, ao longo da linha, ordem e calma, dando toda a segurança ao numeroso pessoal da estrada* (PARANÁ MODERNO, 16/04/1911). [grifos meus]

Esta representação jornalística, bastante comum, afirma os benefícios trazidos pelo Corpo de Segurança à região, e em alguns casos, atinge o patamar do idílico:

> A confiança e a harmonia pairavam por sobre o pessoal, pois o seu chefe dotado de espirito de urbanidade, cavalheiresco, sabia fazer justiça, angariando a estima e o respeito de todo o seu pessoal (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1910).

Parte dos periódicos irá criticar o poder assumido por Stenghel e os excessos cometidos. A principal voz neste sentido será a do jornal *O Progresso*, de Ponta Grossa, especialmente através de seu articulista Hugo Reis. Na época, era bastante comum que diferentes jornais reproduzissem as matérias mutuamente. Assim, as acusações d'*O Progresso* acabavam por atingir outros periódicos, que as transcreviam.

O Progresso assumiu certa importância em minha pesquisa pois sua linha editorial difere de outros jornais da época. Enquanto os demais, com raras exceções, dedicavam um solene esquecimento aos modestos turmeiros e outros trabalhadores da EFSPRG, o jornal pontagrossense fazia-lhes referências mais freqüentes e, inclusive, defesas apaixonadas. Esta posição não pode ser explicada apenas pela rixa existente entre o periódico e a ferrovia, que veremos mais abaixo, mas também pela posição socialista defendida por Hugo Reis, seu mais importante articulista.[6]

O jornal *O Progresso* teve seu primeiro número em abril de 1907, a partir de investimento de Jacob Holzmann, morador local que desejava dotar a cidade de um periódico duradouro.[7] Desde seus primórdios o jornal manteve fortes relações com a EFSPRG, pois seu primeiro redator foi um engenheiro da ferrovia, um baiano com veleidades literárias chamado Augusto Silva (HOLZMANN, 2004, p. 260-267). Inicialmente hebdomadário (ou seja, semanário), posteriormente passou a contar com três edições por semana e conquistou um bom espaço junto ao público da região. Em 1908 o engenheiro Augusto Silva foi substituído pelo carioca João Dutra, identificado como "[...]

---

6 Segundo Epaminondas Holzmann, Reis era "[...] socialista, anticlerical declarado e espírita convicto, além de pregador do Evangelho segundo os ensinamentos de Allan Kardec" (HOLZMANN, 2004, p. 312).

7 Boa parte das informações sobre *O Progresso* trazidas a seguir tomaram por base uma obra memorialística escrita pelo filho de Jacob, Epaminondas Holzmann (HOLZMANN, 2004).

outro elemento da SPRG", embora não saibamos se ocupava cargo de engenharia ou de outra natureza (HOLZMANN, 2004, p. 269). No final de dezembro juntou-se aos trabalhos do jornal o também carioca Hugo Reis, que chegara à cidade com o objetivo de instalar um escritório de representações comerciais, que acabou por fechar. Reis tornou-se o redator-secretário do jornal e aos poucos passou a ser considerado o cérebro do mesmo (HOLZMANN, 2004, p. 271).

Os problemas tiveram início quando João Dutra, afastado da Estrada de Ferro, começou a atacar o engenheiro fiscal da EFSPRG, Gaston Sengès, através das páginas d' *O Progresso*. Não se esclarecem os motivos de tal desavença, contudo como conseqüência o jornal e o seu redator passaram a ser hostilizados por pessoas ligadas à ferrovia.

Os ataques contra Sengès eram diretos e atingiam também a EFSPRG. A reação dos descontentes e dos ferroviários que apoiavam o fiscal envolveu a fundação de um novo jornal, o *Diário do Paraná* (HOLZMANN, 2004, p. 271), cujo proprietário, Dr. Abraão Glasser, apenas alguns meses depois foi nomeado médico da EFSPRG (DIÁRIO DA TARDE, 02/07/1909). A briga ficou ainda mais grave, pois em 28 de maio de 1909 houve um ataque violento contra a sede do jornal *O Progresso*. Alguns figurões da política local, acompanhados de um grupo de capangas armados, exigiu a expulsão de João Dutra da cidade. Hugo Reis foi agredido com um forte golpe na cabeça, os atacantes investiram a pauladas contra a máquina de impressão e Dutra (que Holzmann identifica como sendo um "velho de quase 70 anos", embora durante o Processo Criminal instaurado sobre o caso este se identifique com 56 anos) foi espancado e atirado num carro da EFSPRG, que partiu para o norte sem sequer dar-lhe a chance de avisar sua família (HOLZMANN, 2004, p. 273/274). Os representantes do jornal formaram um grupo armado para garantir sua própria defesa, fazendo fugir os agressores. A polícia teria recebido ordens para manter-se aquartelada naquele fatídico dia, o que faz supor uma conivência da mesma com o grupo que defendia a Estrada de Ferro.

Seguiu-se um processo legal, no qual foram acusados como responsáveis pela deportação de Dutra o redator do jornal rival, Generoso Borges (um dos mais exaltados durante o ataque), o Dr. Abraham Glasser, médico gaúcho que se manteve à distância dos acontecimentos, mas que pagou a passagem para a expulsão de Dutra, e alguns nomes de menor destaque, como José Branco, Attilio Palermo e Antônio Gomes de Oliveira.

Somavam-se a estes o “preto” Jeronymo Marcello Franco, alcunhado “Engraxate” (que se definia como “lavrador”), e José Bahiano, carroceiro. Estes últimos atuaram como capangas do grupo, pois ameaçavam Dutra com revólver, e foram autuados com maior rigor que os demais participantes (PROCESSO GENEROSO BORGES, 1909).

Devido às más condições de conservação do jornal *O Progresso*, que consultei na Casa da Memória de Ponta Grossa, pude ter acesso apenas a exemplares do período posterior a junho de 1909, nos quais recebe imenso destaque a agressão sofrida pelo jornal e por seus redatores. Defendia-se através do mesmo que o ataque ocorrera sob ordens de Gaston Sengès (O PROGRESSO, 02/06/1909; 05/06/1909). No processo o nome de Sengès foi citado somente no depoimento de Dutra. Nos demais testemunhos, de ofendidos ou acusados, creditava-se o ataque às agressões mútuas e discussões acirradas entre o *Diário do Paraná* e *O Progresso*.

Nas vésperas do ataque, *O Progresso* teria publicado uma transcrição de outro periódico que, de alguma maneira, referia-se à questão de limites, aparentemente abordando o problema da erva-mate na região. Infelizmente não tive acesso ao fatídico artigo. Seus inimigos teriam entendido o texto como uma traição ao Paraná. No Auto de Perguntas feito a Generoso Borges este afirmou maliciosamente que Dutra embarcou no trem para o Norte “[...] a fim de entender-se com o Sr. Lauro Müller, para contractar a defeza dos interesses do Estado de Santa Catharina na questão de limites com o Paraná e pelo mesmo jornal *Progresso* [...]”(PROCESSO GENEROSO BORGES, 1909, p. 36).

A partir do ataque, multiplicaram-se as matérias nas quais o foco era a EFSPRG e o trabalho de fiscalização de Sengès. A ferrovia, denominada “mostrengo”, era exposta em todas as suas falhas, como traçado, serviços, materiais, etc; estas eram freqüentemente relacionadas à falta de uma fiscalização mais atenta por parte do fiscal (O PROGRESSO, 01/07/1909; 03/07/1909; 06/07/1909; etc.). Há ainda sugestões de corrupção do fiscal por parte da EFSPRG (O PROGRESSO, 18/01/1910). Sengès e a Estrada de Ferro tornaram-se os grandes inimigos daquele órgão de imprensa, que não poupava o verbo em sua denúncia.

Este é o contexto em que podemos entender o início da campanha d’*O Progresso* contra Stenghel. A guerra já estava declarada, com agressões de parte a parte. Dois episódios específicos levaram os articulistas a concentrar sua atenção no engenheiro-chefe: Em setembro de 1909, Hugo Reis publicou uma carta aberta a Aquiles Stenghel, na

condição de comerciante, e não de jornalista. Nesta, afirmava que jamais escrevera uma linha contra a EFSPRG ou contra Stenghel, porém este fizera oposição ao comércio que a firma de Reis desejava realizar com a ferrovia. Julgando-se perseguido por suas opiniões políticas, concluiu:

> Nunca escrevi, pois, contra V. Ex., mas desde agora estou no meu direito de fazel-o, pois deu-me V. Ex., com a sua errada orientação commercial na EFSPRG, sobejos motivos para isso, com o grave prejuizo meu e da estrada que acaba de causar (O PROGRESSO, 04/09/1909).

De fato, até este episódio Stenghel não havia sido citado nominalmente nas críticas feitas contra a Estrada de Ferro (que, lembremos, eram principalmente escritas por João Dutra). A partir de então, as críticas receberão o aporte da pena de Hugo Reis, superando em vigor qualquer referência feita a Sengès.

Outro evento deflagrador da poderosa campanha contra Stenghel foi seu comportamento durante o famoso episódio do "assalto ao trem pagador" (que comentarei mais adiante). Ocorrido pouco tempo após a desavença comercial entre o engenheiro e Hugo Reis, envolveu acusações de Stenghel ao Cel. Fabrício Vieira, por suposto envolvimento no assalto (DIÁRIO DA TARDE, 29/10/1909). A questão é que o engenheiro acusou o coronel sem dispor de provas, o que gerou um constrangimento que se estendeu até a figura do Senador Pinheiro Machado, a quem Vieira telegrafou, queixando-se de perseguição (O PROGRESSO, 04/11/1909).

As críticas dirigidas a Stenghel defendiam que o assalto foi praticado, em grande parte, devido aos maus procedimentos do chefe da construção em relação a empreiteiros e tarefeiros (O PROGRESSO, 30/10/1909). Após o assalto, Stenghel teria endurecido ainda mais na repressão aos trabalhadores e nas acusações aos coronéis da região. Surgiram então algumas das mais severas críticas ao engenheiro. Fabrício Vieira acusou Stenghel de haver ordenado o assassinato de seu cunhado (O PROGRESSO, 06/11/1909). Em matéria de seu próprio punho publicada poucos dias após, Vieira o chamava de "italiano degenerado", e da defesa da própria inocência passava a duras acusações:

> É sabido que Achilles Stenghel no exercicio do seu cargo, plantou o regimem do terror entre os trabalhadores e empreiteiros; é sabido que Achilles Stenghel é caprichoso, violento e irascivel; é sabido que elle, antiphatisando com um trabalhador ou tarefeiro, cerca-o de todas as difficuldades, persegue-o manda espancal-o, retem pagamentos, emfim, colloca o pobre homem na dura

> emergencia de abandonar a Estrada sem recursos e na miseria (O PROGRESSO, 13/11/1909).

O coronel passou a citar "fatos". Um trabalhador polaco, chamado Antonio Rovis, e que havia participado de uma greve, teria sido barbaramente espancado por ordens de Stenghel. Além disso, fôra trancafiado em um vagão de carga durante três dias, sem alimentos, de onde foi salvo por alguns moradores de União da Vitória que se encontravam em Calmon. Vieira citou ainda o caso de alguns tarefeiros que sofreram ameaças ou receberam valores menores do que os combinados ao início dos trabalhos. Em Calmon, afirma seu opositor, Stenghel arvorara-se em autoridade policial, conduzindo interrogatórios e definindo quem deveria ser preso ou não. E concluía de forma ameaçadora:

> [...] Achilles encontrará um dia um punhal, ou uma bala salvadora, que libertará os tarefeiros e os trabalhadores da São Paulo Rio Grande desse homem feroz e malvado. Achilles domina pelo terror e pelo sangue (O PROGRESSO, 13/11/1909).

Esta não foi a única confusão em que Stenghel envolveu-se com um coronel da Região. Através de um "a pedido", o coronel Maximino Antônio de Moraes[8] mandou publicar nas páginas d'*O Trabalho* uma carta, recebida de Stenghel, na qual este o inocentava das acusações em que alguns "velhacos e criminosos" o haviam tentado envolver, relacionadas ao famoso assalto. O engenheiro, mesmo "tendo certeza" da inocência de Maximino, mandou fazer uma sindicância, certificando-se assim da inculpabilidade do coronel. Segundo Stenghel a Maximino:

> Sempre nos respeitamos, embora em materia de serviço não estivessemos no mesmo accordo, como é natural, reclamar no que se julga prejudicado e eu procurei ser justo, sem prejudicar, salvaguardando, como de meu dever, os interesses daquelles que nos confiaram, e encontro de interesse opposto a discutir-se e resolver rasoavelmente (O TRABALHO, 13/01/1910).

A passagem acima sugere discordâncias anteriores ao próprio assalto entre Stenghel e o Cel. Maximino, e também que este tenha assumido o posto de taifeiro da Estrada de Ferro. O episódio com o Cel. Fabrício Vieira também aponta para uma situação de tensão

---

[8] Maximino Antônio de Moraes era uma importante liderança da região de Curitibanos e irmão de Elias de Moraes, personagem importante do Movimento do Contestado. Maximino jamais aderiu ao movimento, permanecendo como força legalista e operando através de piquetes civis (QUEIROZ, 1966, p. 280).

marcante. Embora estes sejam os dois únicos casos localizados na documentação, acredito que Stenghel tenha enfrentado outros casos de conflito com coronéis da região. Alguns coronéis, de variados graus de importância, assumiram a posição de empreiteiro de partes da estrada, ficando sob as ordens de Stenghel. Estes coronéis estavam acostumados a submeter-se politicamente a outros chefes políticos; porém não recebiam, até então, ordens de um representante de uma força econômica poderosa e externa à região. A situação deve ter sido desagradável aos coronéis, já que enfrentavam uma novidade frente ao mandonismo tradicional da região. Outro fator que contribuiu para o acirramento desta relação foi, conforme entendo, a maneira pela qual Stenghel organizou seu poder em Calmon.

A organização de um Corpo de Segurança, que mantinha a "ordem" não apenas na Estrada de Ferro, mas na região que a circundava; os maus tratos a trabalhadores e mesmo, caso acreditemos nos relatos, assassinatos exemplares; a disciplina exercida com mão de ferro e a afirmação de autoridade policial sobre os crimes praticados na construção: tudo isso pode ser interpretado como função de um "coronel". Stenghel chega à região em 1908 e implanta um sistema repressivo que, embora baseado em nomenclaturas mais sofisticadas, não difere do modelo coronelístico já conhecido e praticado. Os coronéis viram-se desprestigiados de forma muito rápida e perderam parte de sua influência. Mais do que isso, passaram a receber ordens deste "novo coronel", cujo prestígio advinha não da política tradicional, mas de uma empresa economicamente triunfante. Stenghel tornara-se um coronel, embora não se visse desta maneira. Quando ocorreu o famoso assalto, e Stenghel passou a acusar alguns dos antigos coronéis, romperam-se laços de solidariedade. A relação será, portanto, potencialmente conflituosa.

Após a denúncia do Cel. Fabrício Vieira, o jornal *O Progresso* continuou com uma forte campanha contra Stenghel e também contra a EFSPRG, denunciando continuamente seus péssimos serviços, desastres, etc. Ao que tudo indica, o engenheiro também reagia ao seu modo, pois uma das queixas dos articulistas é que a folha não era distribuída além da estação de Calmon.

> O heroe do rio do Peixe, não deve mesmo, consentir que "O Progresso" circule nos seus dominios, para que os escravisados da nova gleba não tenham sciencia do que se diz, sobre a construcção e os factos que alli occorrem. É muito justo, *desde que elle, é o senhor do rio do Peixe e todos hão de curvar-se, ante o seu poder* (O PROGRESSO, 18/11/1909). [grifos meus]

Utilizando um estilo grandiloqüente, bem ao gosto dos periódicos da época, *O Progresso* alcunha Stenghel de "Nero de baixa estirpe", rei em Calmon, onde todos são seus vassalos. O Estado fez-se surdo às reclamações; "Calmon tornou-se um sorvedouro de vidas. E não consta que haja responsaveis pelos crimes occoridos naquelle lugar" (O PROGRESSO, 18/01/1910). Segundo acusações para as quais o jornal afirma possuir provas, Stenghel investiu de poderes um certo Salustiano Moreira que, em "missão especial da companhia" deveria perseguir os autores do assalto ao pagador. Salustiano denunciou o engenheiro pois não recebeu o valor combinado, nada menos do que um conto de réis (O PROGRESSO, 18/01/1910). Em outra breve nota no jornal do mesmo dia, Stenghel recebe outro apelido criativo: este seria o "rei dos paizes baixos do Rio do Peixe" (O PROGRESSO, 18/01/1910). Afirma ainda a folha em outra ocasião:

> Sabem todos o que se passa de deploravel e deshumano na construcção da Linha Sul. Os horrores e atrocidades que alli se commetem: queixas, lamentos, homens surrados, castigos dos tempos barbaros da antiga Roma, tiros,mortes e outros tantos suplicios que o silencio dos tumulos accultam. O sr. Achilles é accusado de ser um dispota, um Nero! (O PROGRESSO, 1º/02/1910).

Toda a agitação posterior ao assalto e possivelmente à campanha de difamação pública que vinha sofrendo levaram Stenghel a pedir exoneração da chefia da construção da Estrada de Ferro no início de 1910. Contudo, o superintente da EFSPRG, o suíço Gaston de Cerjat, não aceitou o pedido, ordenando sua permanência nos trabalhos (O PROGRESSO, 1º/02/1910). Na mesma época, correu em Ponta Grossa o boato de que Stenghel teria recebido ferimento por arma de fogo, rumor que não recebeu confirmação (O PROGRESSO, 1º/02/1910). O caso é que o italiano parece ter sofrido com a situação de oposição que enfrentava, e por pouco não se retirou dos trabalhos. Sua permanência demonstra que a direção que a empresa desejava dar aos trabalhos era a mesma que Stenghel vinha dando, ou seja, um trabalho rápido e que contasse com uma dura disciplina sobre os trabalhadores.

Para vencer as inúmeras dificuldades da construção, Stenghel realizou um planejamento detalhado. No trecho entre São João e Marcelino Ramos, que possuía cerca de 315 km de extensão, o engenheiro-chefe organizou uma divisão minuciosa a fim de atacar concomitantemente diferentes partes da ferrovia. O percurso foi separado em cinco

divisões, diretamente subordinadas ao Chefe da Construção, com os números de 3ª, 6ª, 7ª, 8ª e 9ª, dirigidas por engenheiros. Cada divisão, por sua vez, era dividida em quatro ou cinco residências, ocupadas por engenheiros residentes (O LIBERTADOR, 09/02/1910).

A terceira divisão tinha como chefe o Dr. H.L. Ery (o antigo responsável pela construção) e estava dividida em cinco residências, das quais eram engenheiros residentes Mario da Cunha Carneiro (na 1ª residência), na 2ª residência J.H. Headmann, da 3ª foram residentes sucessivamente: J.V. Pearson, Edoardo Heefer e M. Munson; da 4ª M.M. Minor; da 5ª ainda o Dr. Mario da Cunha Carneiro. Cada uma destas residências possuía 10 km de extensão.

A 6ª divisão foi iniciada pelo Dr. N. W. Williams, que dentro de pouco tempo deixou o cargo, sendo substituído pelo Dr. Manoel Dias da Cruz Lima. Este, por sua vez, também foi substituído pelo Sr. Dr. Paulo Hesi, que se demorou muito pouco tempo no cargo, passando então a chefia da divisão ao próprio chefe da construção, Stenghel. Esta divisão tinha quatro residências. A 1ª Residência teve como residentes sucessivamente os engenheiros Luiz Roberto Clauset e Mario da Cunha Carneiro. A 2ª teve sucessivamente os residentes N.Tausend e Jorge de Soldenbergue e a 3ª teve os engenheiros Brock e Genésio de Sá e a 4ª os Srs. E.K. Parker e Arthur Oberg. Nesta divisão cada residência se compunha de 15 km de serviço.

A 7ª Divisão teve como seu primeiro chefe H.L.Fry, que foi mais tarde substituído pelo Sr. Manoel Schamber. Compunha-se também de quatro residências, das quais foram residentes os seguintes engenheiros: da 1ª Roberto Thomaz, Munson e Ricardo Staak, sucessivamente. Da 2ª F.C. Terry e Carlos Planck, da 3ª J.C.Bristow, Ernesto Kayser e José Thomaz de Farias. Foi nesta residência, no km 152, que se deu o célebre assalto ao pagador da Companhia, no dia 24 de outubro de 1909. Era residente nessa ocasião o engenheiro Ernesto Kayser. Da 4ª Residência foram residentes os Srs. Emmanoel Chauviere e J.Bley.

A 8ª Divisão, que contava com cinco residências, teve como chefe interino o Dr. H.L.Fry e depois o Dr. Raphael Centoni que foi substituído pelo Dr. Manoel Schamber. A 1ª Residência esteve ao cargo do engenheiro Raphael Centoni e depois do Dr. Carlos Conti. A 2ª Residência esteve sempre ao cargo do Dr. Roberto Clauset. A 3ª esteve ao cargo do Dr. Sylvio Carneiro, que foi substituído pelo Dr. João C. Araújo. O Sr. Dr. Arthur Oberg

esteve sempre como residente da 4ª e 5ª teve sucessivamente os seguintes residentes: Jorge de Sollemberg, Arthur Barocini e Heitor Soares (O LIBERTADOR, 09/02/1910).

A 9ª divisão teve como primeiro chefe o engenheiro Raphael Centoni, que foi substituído por Mario C. Carneiro. Compreendia quatro residências. A primeira, de 16 km, era dirigida pelo Sr. Ricardo Staak, a 2ª e a 3ª com igual medida, dirigida pelos senhores George de Sollemberg e Moysés Marcondes de Albuquerque, e a 4ª com 18kme 600m pelo Sr. José Thomaz de Farias (O LIBERTADOR, 09/03/1910).

As informações acima permitem algumas interpretações. Percebe-se uma alta rotatividade dos engenheiros nos cargos assumidos. Muitos iniciavam o trabalho, mas não permaneciam, sendo substituídos logo em seguida. Talvez a dureza dos trabalhos, associada à pressão pela rapidez, tenha afastado muitos deles. Outro fator certamente eram as desavenças entre os engenheiros com cargos superiores e com cargos inferiores, causadas por discordâncias técnicas ou mesmo por motivos pessoais. A não declarada, porém marcante hierarquia entre engenheiros estrangeiros e brasileiros era fonte de tensão constante, e note-se a grande quantidade de engenheiros com sobrenome de origem americana citada acima.

Nos trabalhos de uma Estrada de Ferro as funções dos engenheiros eram variadas e dependiam da fase na qual se encontrava a construção. Os manuais de engenharia do final do século XIX e início do século XX analisam detalhadamente estas fases ou momentos dos trabalhos (vide, por exemplo, as obras de PASSOS, 1873; PICANÇO, 1891 e 1892; AHRONS, 1897; ALBUQUERQUE, 1913; ALMEIDA JR, 1925).

A ordem dos trabalhos de uma Estrada de Ferro era descrita da seguinte maneira por Albuquerque (1913, p. 16/17): 1) o reconhecimento, etapa na qual se faz um estudo rápido do terreno entre os dois pontos extremos da estrada a construir;[9] 2) exploração, na qual se escolhe a faixa de terreno mais conveniente ao traçado da ferrovia, dentro da zona limitada pelo reconhecimento;[10] 3) projeto, onde o engenheiro constrói a planta e o traçado do eixo

[9] O reconhecimento de uma zona era o primeiro passo para a proposição de um traçado. Este estudo deveria ser confiado a engenheiros experimentados e "[...] cuja sagacidade é reconhecida" (ALMEIDA JR, 1925, p. 61). "O Reconhecimento de uma Estrada de Ferro é a indicação prévia do seu traçado, com a descripção dos seus obstaculos, da sua zona percorrida e das visinhas, suas respectivas producções, população e mais detalhes" (ALMEIDA JR, 1925, p. 74).

[10] Explorar é "[...] levantar a planta topographica do traçado indicado pelo Reconhecimento, melhorando-o, tanto quanto possivel, quer nas distancias, quer nas altitudes e condições technicas" (ALMEIDA JR, 1925, p. 95).

definitivo da estrada sobre o papel, analisando ainda as possíveis obras de arte;[11] 4) orçamento, ou seja, o cálculo do custo provável da estada pronta para ser trafegada; 5) locação, que consiste no estaqueamento do eixo definitivo da estrada, na marcação das obras de arte e organização dos dados precisos para se fazer o movimento de terras; 6) construção, compreendendo a abertura dos cortes, elaboração dos aterros, construção de obras de arte, edifícios e via permanente, linhas telegráficas, etc. Uma sétima fase seria a fase do tráfego, em geral não abordada pelos autores. Portanto, uma Estrada de Ferro operacional era estabelecida em três períodos distintos: o dos estudos, abrangendo as cinco primeiras operações; o da construção e do tráfego.

No momento que estou enfocando já havia sido superada a fase dos estudos da EFSPRG, embora não deixassem de ocorrer revisões, com as correspondentes alterações de traçado ou de planejamento. O forte do trabalho, contudo, concentrava-se nas fases 5 e 6, ou seja, locação e construção da ferrovia.

Os engenheiros, como vimos, assumiam o cargo de chefe de divisão ou de chefe de residência, ficando estes sujeitos àquele. As tarefas de um chefe de divisão eram muitas. O chefe de divisão tinha a seu cargo a conservação da linha, obras, edifícios e linha telegráfica; execução de obras novas no limite de sua divisão; trabalhos referentes à organização de projetos de obras novas; exame fiscal da escrituração da divisão, exame dos materiais em depósito, linha telegráfica e obras de arte; guarda de materiais. Além disso, era responsável pelo cuidado com a linha e segurança da circulação de trens em sua divisão. Ficavam sob suas ordens, como vimos, os chefes de residência, e ainda os mestres de linha, o armazenista e todo o pessoal necessário ao serviço da divisão, devendo executar os trabalhos sob as instruções do chefe da linha (PICANÇO, 1891, p. 197/198).

Hierarquicamente abaixo dos engenheiros residentes (que estavam encarregados de todas as tarefas relacionadas à conservação da via permanente)[12] (PICANÇO, 1891, p. 320) encontravam-se os mestres de linha e os feitores. Estas categorias não possuíam formação especifica para as funções que desempenhavam. Décadas depois ainda se sugeria a necessidade de um “preparo especializado” para seus trabalhos, “[...] em cursos onde lhes

---

[11] A organização do projeto é um trabalho de escritório e inclui um amplo detalhamento em plantas e orçamentos.

12 Via permanente: “Repartição da Estrada de Ferro em trafego, que abrange a linha ferrea, os edificios e a linha telegraphica” (PICANÇO, 1892, p. 327). O chamando serviço da via permanente compreendia a conservação, reparação, reconstrução e melhoramentos da linha, edifícios e suas dependências (p. 328).

seriam ministradas as noções technicas relativas aos diversos trabalhos de construcção e conservação da linha” (MANGE, 1936, p. 33).

As funções em geral atribuídas ao mestre de linha eram variadas e sujeitas às ordens do chefe de divisão da subdivisão a qual se encontrava ligado (PICANÇO, 1892, p. 140). Estava incumbido do ponto geral do pessoal que trabalhava na subdivisão. Deveria percorrer diária e alternadamente pelo menos metade da linha de sua subdivisão, examinando-a minuciosamente, bem como aos telégrafos, obras de arte, edifícios, etc. Deveria informar em parte diária ao chefe de divisão todas as ocorrências e fazer a fiscalização do serviço das rondas. Forçosamente deveria residir nos limites da subdivisão e não se retirar nunca sem permissão do chefe de divisão. Qualquer ocorrência deveria ser anotada em uma caderneta, e para o ponto deveria contar com três cadernetas, uma das quais sempre carregaria consigo, enviando as suas e dos feitores e mestres de obras para serem conferidas pelo chefe de divisão. Era responsável pela guarda e correto emprego do material em sua subdivisão. Deveria chefiar os feitores, colocando em suas cadernetas os detalhes do serviço (PICANÇO, 1891, p. 141).

Por sua vez, o feitor deveria zelar pelo estado das obras e das linhas já construídas, marcando locais que precisassem de reforma urgente, fazendo tal verificação ao início e ao fim dos trabalhos diários. Apertar parafusos, cuidar de esgotos e valetas, remover vegetação do leito da estrada e margens da linha, deveria arrecadar as ferramentas e utensílios de sua turma, pelos quais seria pecuniariamente responsável. Outra de suas tarefas seria a conservação da “[...] boa ordem e moralidade no seu pessoal, dando parte quando houver insubordinados para serem punidos” (PICANÇO, 1892, p. 2); deveria ter e controlar as cadernetas de ponto; mandar rondar a linha pela manhã, antes da passagem dos trens e zelar atentamente pela linha telegráfica (PICANÇO, 1892, p. 3). O controle das cadernetas de ponto era fundamental para o pagamento das horas de cada trabalhador, mas era um processo bastante primário e sujeito a erros. Menciona um engenheiro civil que trabalhou em ferrovias alguns anos mais tarde:

> Qual de nós não assistiu áquella scena classica de serviço do ponto do operariado, em a qual o feitor vae de turma em turma, com o livro á mão, annotando, um a um, o nome dos differentes operarios que compareceram ao serviço? Esta scena se repete duas ou trez vezes ao dia, ao sol e á chuva, sem a mais ligeira alteração, do primeiro ao ultimo dia de serviço (OLIVEIRA FILHO, 1937, p. 238).

Um método mais seguro, segundo o autor, envolveria o uso de fichas individuais pelos trabalhadores. Contudo durante a construção da EFSPRG utilizava-se o método das cadernetas manipuladas pelos feitores.

Além destas figuras, conta-se ainda com outro importante personagem: o empreiteiro. A divisão de ferrovias em empreitadas era comum a várias construções e buscava trazer maior agilidade. Na construção da Linha Sul da EFSPRG Aquiles Stenghel dividiu cada residência entre vários pequenos empreiteiros, chamados de "taifeiros", que recebiam da Companhia por empreitada. Estes homens recebiam os trabalhadores, já divididos em turmas numerosas, e se responsabilizavam pelo pagamento de seus salários (THOMÉ, 1983, p. 88/89). Os "taifeiros", também conhecidos como "tarefeiros", eram "Empreiteiros encarregados de comandar equipes de trabalho e que recebiam por tarefa concluída. Usando uma expressão mais atual, a companhia sublocava os serviços; terceirizava" (NODARI, 1999, p. 86). Sistema semelhante era utilizado, na mesma época, no outro grande empreendimento da BRC, a Estrada de Ferro Madeira – Mamoré (FERREIRA, 2005, p. 218).[13]

Uma particularidade da construção da Linha Sul da EFSPRG foi a divisão em empreitadas relativamente curtas. Esta estratégia certamente devia-se à grande pressa dos trabalhos. Arregimentando um número significativo de taifeiros, que assumiam ao mesmo tempo variados trechos, o processo de construção era agilizado. A documentação leva ao entendimento de que a direção da empresa era diretamente responsável pelos engenheiros e pagava-lhes o salário; o taifeiro, entretanto, responsabilizava-se pelos demais trabalhadores, incluindo aí mestres de obra, feitores e operários ("turmeiros") (HELLING, 1931, p. 58).

A tabela a seguir apresenta os dados oficiais informados pela empresa ao Governo, em relação às categorias profissionais envolvidas na construção.

---

[13] Ferreira descreve da seguinte maneira o funcionamento do sistema na Madeira-Mamoré: "Um tarefeiro empreitava com a firma construtora, uma determinada tarefa. A firma construtora, que já era empreiteira, transferia a estes tarefeiros pequenas empreitadas. O tarefeiro organizava pequenas turmas de trabalhadores [...]. Esses trabalhadores dos tarefeiros não recebiam ordenado diário fixo, mas sim, pelo que produziam [...]." (FERREIRA, 2005, p. 218).

Tabela 10

Categorias profissionais presentes na via permanente da EFSPRG

Ano	Escritório central	Engenheiros residentes	Condutores	Mestres de linha	Feitores	Trabalhadores	Total
1906	3	----	----.	8	37	233	281
1907	2	----	----	----	----	370	372
1908	2	----	----	----	----	475[14]	477
1909	2	----	----	----	----	475[15]	477
1910	12	----	----	----	----	838	850
1911	14	----	----	----	----	975	989
1912	12	----	----	----	----	1.235	1.247
1913	11	----	----	----	----	1.068	1.079
1914	4	6	----	----	----	606	616
1915	6	----	----	----	----	707	713
1916	----	----	----	----	----	1.733	1.733

Fonte: Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativas aos anos de 1906 e 1916. Organizada pela autora.

É importante analisarmos os dados apresentados. Inicialmente, temos a questão do número de trabalhadores apresentado, dado que de início causou-me grande estranheza, pois até onde se sabe o número de trabalhadores subiu a vários milhares no auge da construção, em 1909. Fazia-se necessário, no entanto, contextualizar tais dados a partir do ponto de vista da empresa BRC. Através da leitura de inúmeros outros documentos da Companhia, cheguei à conclusão de que a empresa considerava na categoria de trabalhadores apenas aqueles que dela recebiam diretamente seu salário. Os milhares de operários “terceirizados” pelos empreiteiros não entraram nesta conta. Os chamados “trabalhadores” desta tabela envolvem aqueles que atuavam nos serviços de conservação da via permanente, e não na construção. Por este motivo, a categoria de trabalhadores quase dobra entre 1909 e 1910, quando a Estrada de Ferro foi inaugurada. Lembremos que os números em questão se referem à via permanente de *toda* a EFSPRG, desde o início, em Itararé, até (após a construção) sua chegada em Santa Maria da Boca do Monte.

Observe-se ainda que até 1906 as categorias de mestres de obra e feitores eram apresentadas separadamente. A partir de 1907 os números referentes a estas foram incluídas

[14] A partir de 1907 a categoria “trabalhadores” passa a incluir mestres de linha e feitores, motivo pelo qual os dados referentes aos mesmos deixam de ser mencionados pelas estatísticas.

[15] Em nota de rodapé, se informa que são “Incluídos conductores, mestres de linha, feitores, conductores de troly, operarios, etc.”

como “trabalhadores”, tornando mais imprecisa a contabilidade. Em nota de rodapé da estatística referente a 1908 consta expressamente esta informação. Em 1909 incluem-se ainda mais categorias: “Incluídos conductores, mestres de linha, feitores, conductores de troly, operarios, etc.” (ESTATÍSTICAS, 1909, p. 76/77).

Um dado que pode causar estranheza nesta tabela refere-se à categoria dos engenheiros residentes. Como observei através de outras fontes, havia um número significativo trabalhando na Linha Sul e certamente outro número semelhante na Linha Norte. Contudo esta tabela parece apresentar apenas aqueles que trabalhavam na *conservação* da via permanente, e não em sua construção, motivo pelo qual os números apresentam-se tão diminutos. Os números da construção, infelizmente, não constam dos relatórios estatísticos das empresas publicados pelo Governo, criando alguma dificuldade para a realização desta pesquisa.

Os materiais para a construção e todo o equipamento necessário eram de posse da Companhia, assim como a direção técnica dos trabalhos, provida pelos engenheiros. A Companhia deveria fazer o pagamento correspondente ao desenvolvimento do trecho de ferrovia tomado pelo taifeiro; por sua vez, este deveria repassar o pagamento de mestres, feitores e turmeiros conforme o número de dias trabalhados.

Os taifeiros não possuíam necessariamente qualquer conhecimento ou formação em engenharia. Conforme Machado (2004, p. 147) eram fazendeiros, comerciantes e políticos locais. Como já destaquei acima, muitos coronéis assumiram o papel de taifeiros, em geral sublocando trechos representativos. Embora pareçam ter preponderado como taifeiros certos moradores da região, existem registros de taifeiros estrangeiros e que vieram à região especialmente para desempenhar tal tarefa (HELLING, 1931, p. 64). Luís Schena, o italiano assassinado em São João, havia sido empreiteiro da ferrovia e após a conclusão dos trabalhos optara por permanecer na região como negociante (O ESTADO, 15/05/83). Embora houvesse, notoriamente, uma preferência da direção da Companhia por empreiteiros estrangeiros, não parece ter sido possível fazer uma escolha muito rígida neste sentido, especialmente devido à pressa dos trabalhos.

Os trechos sublocados podiam ser relativamente curtos. Aquele que se tornou o mais conhecido dos taifeiros da EFSPRG, Zeca Vacariano, havia tomado por empreitada dois trechos de 2 km cada, o que pode nos indicar um certo padrão (PARANÁ

MODERNO, 16/04/1911). Havia, inclusive, a figura de “subtarefeiros”, ligados a firmas de empreiteiros e que recebiam trechos ainda menores da construção (O PROGRESSO, 13/11/1909).

Não conhecemos o número de taifeiros utilizado na Linha Sul. Se considerarmos que os trechos sublocados eram de 2 km cada, e que a quilometragem total subia a cerca de 315 km, se poderia alcançar um número maior que uma centena. Porém à medida em que iam concluindo um trecho os empreiteiros passavam a outro, sucessivamente; além disso, alguns taifeiros assumiam trechos maiores que outros. Isto me leva a supor um número em torno de 50 taifeiros, embora esta seja uma aproximação de difícil comprovação.

Para desempenhar a função de taifeiro, era necessário o envolvimento de alguns recursos (HELLING, 1931, p. 55) e uma certa autoridade moral sobre os trabalhadores. Afinal o taifeiro lidava diretamente com os operários, também conhecidos como turmeiros, e era responsável pelo controle das horas trabalhadas e correspondente pagamento aos mesmos. Possivelmente referindo-se à construção de outra ferrovia na qual trabalhou, Helling considera que

> A construção da Estrada de Ferro é uma coisa magnífica, quando se tem um bom contrato como empreiteiro, fiscais engenheiros simpáticos, sem muitas dívidas e um pouco de sorte. Mas ai de quem não tiver essas ótimas condições! Daí o empreiteiro briga, o mestre de obras xinga e os trabalhadores se revoltam, quando não recebem o seu pagamento (HELLING, 1931, p. 55).

Era muito adequada ao empreiteiro a posse de algum capital de giro, visto que muitas vezes a empresa atrasava os pagamentos. Havendo tal capital, a possibilidade de revolta dos turmeiros seria menor, pois o numerário, mesmo que limitado, poderia suprir algumas necessidades mais urgentes. Além deste capital, os empreiteiros precisavam de um capital de investimento, pois a empresa exigia contratualmente a importância de 10% do valor correspondente ao trecho acordado, que ficava nos cofres como garantia da conclusão dos trabalhos e cumprimento do contrato. Mensalmente o engenheiro residente realizava uma medição provisória e indicava um pagamento ao empreiteiro, já descontado 10% do valor. Apenas ao término dos trabalhos se fazia uma medição definitiva, liquidando-se os saldos e a caução das diferentes medições provisórias (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1910).

A honestidade não era a marca de todos os empreiteiros. Um dos pequenos empreiteiros da construção da Estrada de Ferro, descrito como “[...] um italiano, napolitano,

desaforado, ignorante, simpático e atrevido [...]"(HELLING, 1931, p. 64) executava serviços muito ruins, que nem sempre recebiam aprovação. Como paliativo, oferecia cafés e refeições aos fiscais. Em determinada ocasião, ofereceu um lauto banquete ao Presidente da Companhia, a fim de obter uma mudança da localização da estação para um terreno que lhe pertencia e que poderia vender a preço exorbitante (HELLING, 1931, p. 65). Outro de seus feitos foi a venda de determinada quantidade de erva-mate para três diferentes compradores (HELLING, 1931, p. 66/67). Mas o que mais nos interessa aqui era sua relação com os turmeiros: além do fornecimento de mercadorias estragadas aos operários (pois o engenheiro lhe dera o monopólio para a venda de alimentos em certo trecho da construção) (HELLING, 1931, p. 65) havia ainda as discussões sobre os pagamentos. Helling relata o suposto diálogo entre este empreiteiro e um de seus turmeiros, um sueco, descrito como "um gigante" que exigiu suas contas.

O empreiteiro, dirigindo-se ao sueco,

> "Agora, meu caro, vamos ver o que você me deve!"
> "Eu devo ao senhor? Estás sonhando!"
> "Calma, amigo! Você trabalhou um pouco, deve mais um pouco na cantina, foi meio atrevido e por isso eu descontei mais um pouco, portanto você fica me devendo ainda um pouco. Concorda?" (HELLING, 1931, p. 64).

Este diálogo é interessante para observarmos que tipo de descontos os empreiteiros julgavam legítimos. Além dos gastos na cantina, o sueco fôra "meio atrevido" e por isso seria descontado. "Atrevimentos" como reclamações, greves ou ameaças poderiam ser, portanto, passíveis de redução salarial, um segundo recurso (além da violência) para promover a disciplina. Mas os turmeiros também conheciam certos "meios de negociação". Vejamos como terminou o diálogo:

> O sueco sorriu.
> "Por favor, o senhor poderia verificar minhas contas mais uma vez?", e nisso ele larga um pedaço de papel e uma faca sueca, conhecida como *knölleknif*, sobre a mesa.
> "O que significa essa faca?"
> "Veja bem, seu Thaty, talvez eu conheça o mundo um pouco mais que o senhor! *Já estive na Índia, em Java e ainda fui policial em Nova Iorque.* E eu sei bem como lidar com pessoas do seu tipo! Se eu não tiver meu dinheiro na minha mão até amanhã ao meio-dia, então o senhor terá esta faca em seu bucho!"
> Thaty olhou-o e viu os olhos duros como vidro, então também riu.
> "Quer saber, aqui está o seu dinheiro! Mas agora faça o favor de ir embora imediatamente; de pessoas como o senhor eu não preciso!"

> “Eu bem sabia que nós íamos nos entender, meu caro Thaty”, e rindo amigavelmente o sueco desapareceu (HELLING, 1931, p. 64/65). [grifos meus]

O perfil deste trabalhador é muito interessante. Teria trabalhado na Índia com ferrovias? Seria um daqueles trabalhadores que rodava o mundo construindo Estradas de Ferro em diferentes países, dos quais nos fala Hobsbawn ? (1988, p. 72).

Era importante, para os empreiteiros, a realização de um bom contrato com a direção da Estrada. Contudo, isso nem sempre acontecia. Alguns se mostravam descuidados com as questões legais. Deve ter contribuído para tanto, em parte dos casos, o desconhecimento da língua, já que alguns eram estrangeiros. Em ao menos um episódio ocorreu o contrário e a empresa viu-se enganada pelo empreiteiro geral, que redigiu o contrato em português da forma que mais lhe convinha. O diretor geral da construção, que então era o engenheiro norte-americano Ryant, assinou-o sem entender perfeitamente a linguagem (HELLING, 1931, p. 58). O resultado foi um episódio bastante grave no qual os trabalhadores foram insuflados pelo empreiteiro e se revoltaram. Este acontecimento será detalhado mais adiante, no próximo subcapítulo.

Ao que tudo indica, os taifeiros costumavam contar com alguns “homens de confiança”, capangas que os ajudavam na difícil tarefa de controle dos trabalhadores. Esta prática poderia gerar abusos. Oficialmente, o Corpo de Segurança da construção da EFSPRG tinha, como uma de suas tarefas, proteger os trabalhadores de eventuais atrasos no pagamento ou excessos dos taifeiros:

> Na construção, dentre muitos dos seus [de Stenghel] tarefeiros, havia alguns aventureiros exploradores que deixavam de pagar os salarios do seu pessoal. Ahi o director intervinha contra os abusos dos mal intencionados, para moralisação dos trabalhos e defendendo os direitos dos operarios (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1910).

Parece muito mais provável que o Corpo de Segurança tratasse da defesa da direção *frente aos próprios taifeiros e turmeiros*. Muitas vezes a Companhia atrasava os pagamentos aos taifeiros, que conseqüentemente não os repassavam aos turmeiros. Neste caso a confusão era grande, podendo gerar conflitos como protestos, greves ou mesmo violência aberta. Esta era a deixa para a ação do Corpo de Segurança, 80 homens fortemente armados e bem preparados.

5.2 – A violência de cada dia e os turmeiros da EFSPRG.

A parca bibliografia existente sobre a EFSPRG nos fala muito pouco sobre a experiência diária dos turmeiros durante a construção da ferrovia. Os autores mencionam raros aspectos, sobretudo referentes ao famoso Corpo de Segurança da Construção e aos armazéns implantados pela Companhia para abastecimento dos trabalhadores (THOMÉ, 1983, p. 95; NODARI, 1999, p. 89). Outro ponto citado, mesmo que muito brevemente, são os ataques contra as turmas de serviço por índios selvagens que habitavam a região entre Porto União e Caçador (KROETZ, 1985, p. 78). Estas informações também podem ser localizadas em boa parte da bibliografia sobre o Contestado; entretanto, não recebem maiores aprofundamentos.

É certo que tal fragilidade de informações deve-se, por um lado, à carência de fontes que tratem de tais personagens. Os turmeiros representaram a categoria profissional mais numerosa a envolver-se na construção da EFSPRG e também a mais controversa; no entanto parecem desaparecer na documentação, povoada principalmente por engenheiros e diretores da empresa. Esta ausência foi sentida pelos historiadores, cuja curiosidade esbarrava na dificuldade da pesquisa. Por outro lado, faltava ainda aos estudos uma metodologia que proporcionasse uma variação da escala de análise, ou seja, um aprofundamento analítico capaz de esquadrinhar as fontes remotamente relacionadas em busca de informações e de interpretações sobre estes personagens. Apenas desta maneira conseguiremos conhecer um pouco mais o dia a dia destes turmeiros. Fontes como jornais, relatórios e descrições de contemporâneos conseguem agregar alguns dados sobre sua experiência, mesmo que ainda não explicitem tudo aquilo que desejaríamos saber e nos neguem categoricamente o conhecimento sobre muitas de nossas mais agudas curiosidades. Porém, como se verá abaixo, houve um avanço neste sentido, que pretendo demonstrar.

Um dos elementos mais presente no cotidiano dos turmeiros foi a violência. Tanto a violência física quanto a moral; tanto a violência institucional quanto a individual. Como afirmou Benedito Chato, morador local que trabalhou na construção da ferrovia e, posteriormente, participou do Movimento do Contestado, a disciplina imposta no trabalho e nos acampamentos pelos americanos era dura (MONTEIRO, 1974a, p. 237). A violência institucional, ou seja, por parte da Companhia EFSPRG, dava-se especialmente através do

Corpo de Segurança. Criado, como vimos, durante a gestão de Aquiles Stenghel, servia como um elemento de repressão contra trabalhadores e empreiteiros. Oficialmente, a empresa afirmava a necessidade de proteção dos próprios turmeiros frente aos taifeiros (como já assinalei) e também o fato da região ser perigosa:

> Para garantia do pessoal e material da Companhia, o engenheiro Achilles Stenghel *foi forçado* a crear um corpo de policiamento mantido pela construcção, como tambem para *reprimir os constantes conflitos provocados pelos moradores da região*. E a ordem já estabelecida devido o espirito energico e moralisador do seu director, completou-se com o serviço de rigoroso e activo policiamento (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1910). [grifos meus]

“Reprimir conflitos provocados por moradores” sugere uma função policialesca do Corpo de Segurança, de manutenção de uma certa “ordem” na região da construção em geral. Sabe-se que outra das tarefas assumidas pelo Corpo de Segurança dizia respeito justamente à população local: a remoção dos posseiros que se encontrassem nas terras pertencentes à Companhia (QUEIROZ, 1966, p. 74). Este agrupamento paramilitar intervinha, portanto, não apenas na disciplina de trabalhadores e taifeiros, mas também no controle da população.

Sabemos que o Corpo de Segurança foi criado após a entrada de Stenghel na chefia dos trabalhos de construção. Os jornais parecem sugerir que sua aparição se dá logo na reorganização inicial trazida por Stenghel (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1910; PARANÁ MODERNO, 16/04/1911). As correspondências da alta direção da BRC que tive a oportunidade de consultar não trazem referências a esta guarda nem a sua formação.[16]

Sobre a dissolução do Corpo de Segurança temos ainda menos informações. Uma guarda formada para acompanhar a segurança da construção de determinado trecho de uma ferrovia deveria ser dispersa ao seu final, no caso em dezembro de 1910. Se confiarmos em um dado trazido por Queiroz, veremos que o Corpo de Segurança *da construção* passou ao status de Corpo de Segurança *da empresa*, ocupando-se então principalmente dos posseiros.

> Contra os posseiros que se recusavam a retirar-se dessas extensões [em 1911], Achilles Stenghel enviava o Corpo de Segurança da empresa, composto então de 200 homens e cujo comando fôra entregue a um antigo oficial da Força Pública do Paraná, de nome Palhares (QUEIROZ, 1966, p. 74).

---

[16] No início de 1910 também foi criado um serviço de policiamento na Estrada de Ferro Madeira – Mamoré, devido à carência de policiamento na região da construção (FERREIRA. 2005, p. 272). A comparação é inevitável, já que ambas são construções ligadas à BRC.

Existe uma dúvida quanto à permanência de Stenghel na região no ano de 1911, quando os trabalhos da EFSPRG encontravam-se concluídos. Segundo Nicolas (1954, p. 177) após a conclusão da ferrovia o engenheiro achava-se “esgotado” e não aceitou o cargo oferecido pela BRC de diretor geral das linhas do Paraná e Santa Catarina, permanecendo em um cargo de subdiretor até 1912, quando empreitou a construção do ramal de Paranapanema. A passagem acima pode nos sugerir que o Corpo de Segurança continuou existindo após a construção, servindo à empresa e possivelmente incorporado à defesa das serrarias da *Lumber* (DIÁRIO DA TARDE, 08/07/1912).[17]

O número de homens pertencentes ao Corpo de Segurança também é motivo de discussão.[18] Queiroz, como vimos, afirma se tratarem de 200 homens em 1911, embora um dos depoimentos que coletou considere que se tratavam de uns “80 praças” (1966, p. 72). Cabral (1979, p. 102) destaca que Stenghel já criou o Corpo de Segurança com 200 homens “[...] sob o comando de um oficial do Corpo de Polícia do Paraná [...]”. Thomé (1983, p. 95) acredita que o Corpo de Segurança possuía aproximadamente 80 homens, montados e fortemente armados. Machado (2004, p. 152) nos fala em 300 homens, referindo-se à estrutura da *Lumber* e não à construção propriamente dita. Mais do que um dado impreciso, penso que esta diversidade de números indique que o contingente do Corpo de Segurança variou ao longo do tempo, de acordo com as necessidades da empresa em cada momento da construção e da expulsão de posseiros.

Anteriormente à formação do grupo em questão já havia queixas e denúncias sobre maus tratos e atrasos nos pagamentos. Turmas de colonos europeus chegavam a Curitiba reclamando do não cumprimento de cláusulas contratuais (DIÁRIO DA TARDE, 04/05/1908); voltavam da construção da EFSPRG desesperados e punham-se a reclamar em frente aos consulados (DIÁRIO DA TARDE, 09/06/1908); alguns imigrantes desistiram do trabalho na Linha Sul ao mero contato com conterrâneos, que pintavam um quadro tão sombrio que os desestimulava antes mesmo de assumirem as tarefas. Os valores prometidos quando de seu embarque no porto de origem eram motivo de grandes dúvidas (DIÁRIO DA

[17] A parte mais trabalhosa da construção concluiu-se no final de 1910; contudo em 1911 tiveram início as expulsões de posseiros. Em novembro de 1911 começaram as atividades da *Lumber*. Tudo isso indica a necessidade, para a empresa, em manter um grupo armado atuante na região durante todo este período.

[18] Durante a discussão historiográfica do primeiro capítulo desta tese já tratei das divergências entre autores. Retomo aqui o debate de forma sintética para relembrá-lo ao leitor.

TARDE, 07/07/1908). Alguns feitores eram acusados de maus tratos contra os turmeiros, os salários estavam constantemente atrasados e os armazéns exibiam preços abusivos. Neste episódio especifico, alguns europeus emigraram para a Argentina, sob a reclamação de que a EFSPRG não pagou os salários acordados no momento da contratação (DIÁRIO DA TARDE, 18/08/1908).

No caso do assalto ao pagador, além do Corpo de Segurança Stenghel teria contratado “funcionários especializados” para a perseguição aos assaltantes. O Sr. Salustiano Moreira, por exemplo, foi levado de Ponta Grossa para Calmon, e possuía um atestado do engenheiro-chefe no qual declarava que se encontrava em “missão especial desta companhia (Brasil Railway)”. Ainda recebera um carregamento de carabinas e um ofício de Stenghel, no qual este informava ao Comissário de Polícia de Palmas que Salustiano “[...] vai em persiguição dos criminosos autores do assalto ao trem pagador, da Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande” (O PROGRESSO, 18/01/1910). Também neste evento, a empresa não confiava na Polícia da região, e constituía uma justiça própria para seguir no encalço dos assaltantes.

Os periódicos que pesquisei não chegam a mencionar números referentes ao Corpo de Segurança, contudo citam alguns nomes envolvidos. O mais conhecido deles, certamente, é o de Palhares, que pertencera à Força Pública do Paraná e chefiava o grupo. Mencionado por boa parte da historiografia, não havia até aqui maiores informações sobre este personagem. Trata-se do Alferes Ângelo de Mello Palhares (O PROGRESSO, 13/11/1909). Com certeza não assumiu o comando do Corpo de Segurança desde seu início, pois foi denunciado em abril de 1909 pelo espancamento de um imigrante alemão, em Curitiba. O imigrante teria sido surrado a chicote pelo Alferes, indignando inclusive seus próprios colegas praças pela violência empregada (DIÁRIO DA TARDE, 13/04/1909).

Minha sugestão sobre este caso é que Palhares, após o ocorrido em Curitiba, foi transferido para o interior, ainda na condição de Alferes; lá chegando, associou-se à guarda particular da EFSPRG, na qual tornou-se uma autoridade importante. Acredito nesta hipótese, pois, em novembro de 1909, o Cel. Fabrício refere-se a ele como Alferes e como uma autoridade policial em Calmon; em janeiro de 1910, entretanto, já é designado como segunda maior autoridade no acampamento da EFSPRG. Nesta época o jornal *O Progresso* menciona uma agressão a um grupo de poloneses e estrangeiros de outras nacionalidades

cometida pelo "sr. commissario Palhares", assinalado como "[...] a segunda autoridade despotica de Calmon [...]"(O PROGRESSO, 27/01/1910). Este, aos pontapés, expulsara do trem que levava à Linha Sul os imigrantes que não possuíam a certidão de vacina. Nos quadros funcionais da empresa, A. Palhares recebia o cargo de "Commandant de Police", e recebia um salário mensal de 200$000 (TREVISAN, 1985, p. 47). Sua ida para o Corpo de Segurança da construção coincide com o período de endurecimento da repressão.

Outro nome do Corpo de Segurança é o de José Bahiano, definido como "capanga respeitado", "[...] commissionado para exercer um bom lugar na *guarda pretoriana*, como um dos primeiros na arte de mandar gente para o outro mundo" (O PROGRESSO, 1º/02/1910) [grifo meu]. Este é o mesmo José Bahiano que foi condenado pela justiça como um dos agressores que promoveram o ataque à sede d' *O Progresso*, em maio de 1909 (O PROGRESSO, 19/02/1910). O Auto de Perguntas feito a ele durante o processo elucida pouca coisa sobre seu perfil social. Definindo-se como "carroceiro", tinha 46 anos, era analfabeto e seu nome verdadeiro sequer foi mencionado. Era baiano de origem (daí o apelido), mas residia em Ponta Grossa há algum tempo (PROCESSO GENEROSO BORGES, 1909).

Podemos apenas especular sobre as outras dezenas de pessoas envolvidas no Corpo de Segurança. Seriam moradores da região, que teriam como vantagem sobre os demais um conhecimento aprimorado sobre a geografia local? Ou seriam preferencialmente estrangeiros? Possivelmente eram recrutados dentre aqueles que possuíam um passado de violência e experiência com armas de fogo. Existem alguns relatos que nos apontam para episódios de uso da força contra operários, sendo parte deles diretamente relacionada ao Corpo de Segurança, e outros relacionados aos "capangas dos engenheiros", que podemos supor constituírem o mesmo grupo.

Discursivamente o próprio meio e as condições de trabalho na região forçaram à constituição do Corpo de Segurança.

> As difficuldades de meios de vida e de transportes, numa região inhospita, *a má vontade e receios por parte do pessoal operario devido a falta de confiança* e aos insistentes boatos de ataques de suppostos indigenas, crimes e perseguições de bandidos foragidos nos sertões atravessados pela construcção (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1909). [grifo meu]

Esta reportagem, contudo, não esclarece quais os motivos da suposta "falta de confiança", certamente relacionada aos atrasos de pagamento e à dureza dos trabalhos e da repressão. Outro periódico afirma que o Corpo de Segurança "[...] prestou grandes serviços na repressão, de constantes conflictos *provocados pelos moradores da região*" (PARANÁ MODERNO, 16/04/1911) [grifos meus]. Assim, temos construída uma representação que aponta como motivadores da constituição do Corpo de Segurança um grupo de personagens: os moradores da região, os "desconfiados" operários e a ameaça indígena.

Um elemento agregado por alguns autores refere-se à violência entre os próprios turmeiros, especialmente ligada a assaltos e assassinatos nas épocas de pagamento, problema que demonstraria falhas no trabalho do Corpo de Segurança. É certo que boa parte dos trabalhadores possuía armas brancas ou de fogo, cuja necessidade era justificada pela ameaça representada pelos indígenas (DENIS, 1909, p. 51). Porém inexiste uma documentação apropriada para uma discussão aprofundada desta questão, em geral amparada apenas em antigos depoimentos orais, tais como o abaixo:

> Germano Schwaertz Filho, contava que na balsa, frente a Cruzeiro (hoje Joaçaba) dia a dia eram ouvidos relatos de muitos nomes e muitas datas, na evocação do túmulo que fôra o Rio do Peixe. [...] Tantos, dizia-se, milhares talvez, que o anonimato confundiu e fez desaparecer todos os nomes para sempre. Trabalhadores assassinados por outros que também assentavam trilhos, transportando civilização, gente morrendo quase sempre, inconsciente do assalto, no embalo da alegria dos dias de pagamento (MARTORANO, O primeiro assalto...).

Parece certo que a violência de turmeiros contra turmeiros ajudou a justificar a necessidade da manutenção de um Corpo de Segurança dotado de poder discricionário sobre os trabalhadores. Outra referência, desta vez coletada por Albuquerque, citando o contemporâneo José Waldomiro Silva, aponta para o problema da bebida e da prostituição:

> Havia muito dinheiro, inclusive cédulas de 500 mil-réis, até então raras na região. Também, como não podia deixar de ser, apareceram as meretrizes que fomentavam grandes badernas entre a turmeirada. Havia também muita bebida e ausência de autoridade. As noites nos acampamentos era uma algazarra contínua, com muito tiro, gente ferida e até morte havia. Também não faltavam os assaltantes, que após o pagamento tocaiavam os pobres turmeiros, roubando o dinheiro e jogando os cadáveres no Rio do Peixe (1987, p. 17).

Lembremos que, no episódio de confronto entre o menino Manuel e Frei Rogério, em 1913, aquele o acusa de "andar pelos bailes do Rio de Peixe", ao que o Frei responde

que “Eu nunca frequentei bailes, muito menos na Estrada de Ferro do Rio do Peixe!” (NEUHAUS, 1915, p. 73). A ênfase indignada na resposta do representante católico leva a supor que os bailes da Estrada de Ferro fossem de má fama. Certamente os bailes eram um raro momento de sociabilidade dos turmeiros, mas também de bebida, mulheres e conflitos. As mulheres encontram raras menções nas fontes. Denis (1909, p. 51) comenta que estas eram raras, e não exerciam influência em favor da doçura e da paz. Aparentemente alguns turmeiros encontravam-se acompanhados de esposa e filhos, especialmente os imigrantes que desejavam a colonização posterior da região. Zomkowski menciona que a esposa de seu antepassado, um imigrante, cozinhava para os rapazes daquela turma, com “[...] bom gosto e desvelo” (ZOMKOWSKI, 2001, p. 09). Porém os homens com família deveriam ser minoria entre os milhares de trabalhadores.

Os relatos de episódios de violência cometida contra os turmeiros apontam para um aspecto repressivo, visando modelar os comportamentos e disciplinar os milhares de trabalhadores envolvidos na construção. Em algumas ocasiões as acusações eram dirigidas diretamente contra a figura de Stenghel, especialmente aquelas feitas pelo jornal *O Progresso*. Temos, desta forma, o relato do espancamento e cárcere privado do polonês Antonio Rovis, que participara de uma greve; ordens de assassinato contra turmeiros; a ameaça de morte contra o subtarefeiro João Gordo; pagamentos de valores menores do que os inicialmente acordados com os taifeiros, aos quais não se dava possibilidade de reclamação; e demissões sumárias sem lhes pagar o que era devido (O PROGRESSO, 13/11/1909).

Além do caso narrado, em que Palhares agride um grupo de imigrantes que se dirigia de Calmon para a construção da Linha Sul, o periódico ponta-grossense cita outros dois fatos muito mais graves.

> Ferido pelo esbulho que lhe usurpou o trabalho, representado por tantos sacrifícios, um operario exacerba-se, protesta. Foi o quanto bastou para ser agarrado pela guarda e surrado. [...]
>
> Um outro operario, um polaco, não sabemos em que falta incorreu [...]. Setenciada a morte foi fuzilado com um tiro de carabina. O condemnado teve o craneo esmagado por uma bala de winchester. E assim passou da vida á morte um miseravel... um operario que talvez, nem merecesse a compaixão de uma sepultura e fosse o seu corpo arremeçado ao Rio do Peixe (O PROGRESSO, 27/01/1910).

O pavor infligido surtia efeito sobre os turmeiros. Em fevereiro de 1910 um ex-trabalhador da EFSPRG chegou à redação do *Diário da Tarde*, em Curitiba, denunciando os maus tratos. Segundo ele, existia na estação Calmon um rancho de madeira onde os trabalhadores permaneciam de 15 a 20 dias, às vezes até sofrendo fome, para esperar o recebimento dos seus salários (DIÁRIO DA TARDE, 05/02/1910). Acredito que o cárcere privado seria aplicado àqueles que questionassem o pagamento, pois os demais deveriam continuar trabalhando. Sobre seus temores, o ex-trabalhador afirma que

> Muitos trabalhadores, aterrorizados com as torturas já aplicadas a outros companheiros, nem se atrevem a fazer reclamações, pois temem lhes aconteça o que sucedeu a Pascoal de Tal, que, segundo lhe constou, foi amarrado por quatro capangas dum engenheiro, desaparecendo mais tarde sem que se saiba seu fim (DIÁRIO DA TARDE, 05/02/1910).

Tudo indica que a proliferação de notícias referentes a maus tratos pelo Corpo de Segurança da EFSPRG tenha lhe conferido uma visibilidade que começou a se tornar perturbadora para os poderes constituídos. No início de 1910 o assunto se torna objeto de reclamação do Juiz de Direito de Campos Novos a Stenghel:

> A S. Paulo Rio Grande
>
> Tendo chegado ao conhecimento do Sr. Dr. Juiz de Direito da Comarca, que a polícia volante da companhia S. Paulo Rio Grande cometia diversas arbitrariedades contra empregados da estrada e moradores no distrito da "Barra do Rio do Peixe", onde está localizada a 9ª divisão, S.S. apressou-se em telegrafar ao dr. Achilles Stenghel, chefe da construção reclamando e pedindo a retirada imediata daquela policia, por não consentir que em sua comarca se cometessem violências e arbitrariedades contrárias à lei. O sr. Achiles, imediatamente respondeu nos seguintes termos: Calmon, 27.1.1910. Dr. Juiz de direito, Campos Novos - Surpreendido telegrama de ontem, vos agradeço comunicação. Já telegrafei 9ª divisão tomando providencias necessárias. Achilles (O LIBERTADOR, 09/02/1910).

Este pedido do Juiz de Direito de Campos Novos, a fim de ser bem compreendido em suas implicações políticas, deve ser relacionado à famosa questão de limites entre os estados catarinense e paranaense. Uma empresa estrangeira constrói uma ferrovia cortando exatamente a zona contestada entre ambos; as terras doadas pelo Governo Federal à Companhia atingem os dois estados. O chefe de construção do caminho de ferro cria uma guarda paramilitar superior ou igual em número de homens à Força Pública de Santa

Catarina,[19] sob o comando de um Alferes ou ex-Alferes da Força Pública do estado opositor. Os maus tratos e arbitrariedades contra catarinenses e em terras catarinenses passam por questionamentos das autoridades deste estado.

Em outubro de 1910, o Ministro da Viação, Francisco Sá, um velho amigo da BRC, viu-se forçado a dar explicações ao Governador de Santa Catarina, declarando que a EFSPRG "[...] mantem um corpo de individuos armados para garantir a linha contra os salteadores, sendo engano pensar que essa força seja pertencente á policia do Paraná" (MISSÕES, 27/10/1910). Infelizmente não possuímos mais indícios sobre a relação dos poderes públicos de ambos os estados com o Corpo de Segurança, porém tudo indica que as autoridades catarinenses pautaram-se pela desconfiança, assim como qualquer movimentação de homens armados na região disputada. Apenas alguns dias antes, o Ministro da Viação havia requisitado ao Ministro da Guerra um contingente de força federal para a estação de Limeira, a fim de "[...] garantir o pessoal de construcção da linha de Porto União ao Rio Uruguay" (DIÁRIO DA TARDE, 17/10/1910). É bastante provável que este contingente tivesse, na verdade, a missão de vigiar o próprio Corpo de Segurança, motivo de reclamações de trabalhadores, população e autoridades catarinenses.

Traçando um breve resumo, sabemos que o Corpo de Segurança da EFSPRG foi possivelmente criado por Aquiles Stenghel em finais de 1908 a fim de exercer um papel repressivo sobre turmeiros e taifeiros, embora as queixas de maus tratos sejam anteriores a sua criação. Posteriormente atuou como agente de retirada de posseiros das terras lindeiras à ferrovia, pertencentes à BRC. A partir da segunda metade de 1909 a guarda paramilitar de Stenghel passou a ser chefiada por Ângelo de Mello Palhares, que fôra Alferes da Força Pública Paranaense. Ao que tudo indica, a partir deste momento houve um incremento bastante significativo da violência empregada contra os trabalhadores e empreiteiros, pois os relatos de maus tratos em jornais tornaram-se mais comuns. Após o final da construção da Linha Sul o Corpo de Segurança passou a servir diretamente à Companhia, muito provavelmente anexando-se à defesa das serrarias da BRC na região.

As péssimas condições de trabalho, os maus tratos e os atrasos no pagamento geraram respostas por parte dos trabalhadores. Infelizmente possuímos poucas referências

---

[19] A falta de homens e de investimentos no Corpo de Segurança catarinense era uma reclamação constante dos homens públicos do estado. Em 1910 o estado contava apenas com 204 praças de pré e 10 oficiais (MENSAGEM DO GOVERNADOR DE SANTA CATARINA, 1910).

e, nos casos em que as possuímos, nem sempre conseguimos elucidar todas as nossas dúvidas.

Um fato extremamente grave ocorreu em agosto de 1908 e por pouco não terminou em tragédia. Cerca de 2 mil trabalhadores estavam, segundo os periódicos, "amotinados" no extremo sul da construção da Estrada de Ferro (que neste momento estendia-se pouco além de São João).

O relato memorialístico de Helling permite um entendimento um pouco melhor da situação. Naquele momento, anterior à direção de Stenghel, o diretor geral da construção era o engenheiro norte-americano Ryant. Este havia entregado contratualmente a construção do trajeto sul a um empreiteiro geral, o Dr. Saldanha. Helling refere-se a ele como "Dr. Salana", um erro de redação. O caso é que Saldanha

> [...] o passou para trás com o contrato; pois o próprio Salana o redigiu, em função de Ryant não entender uma palavra de português. E agora Salana trabalha de modo que as obras de aterro sejam executadas sempre por ele, pois elas lhe rendem um bom faturamento, e, quando os transportes mais extensos começam, ele abandona a obra. É muito claro que não tem a menor intenção de terminar o trabalho, mas sim ficar com o seu dinheiro e se mandar. Contratualmente, Ryant não pode fazer nada contra ele (HELLING, 1931, p. 58).

Como solução, Ryant preparou um golpe sobre os direitos contratuais do empreiteiro. Ele enviou ao encontro de Saldanha o chefe da construção, Dr. Álvaro Martins, que Helling também identifica erroneamente (como Dr. Alaro). A missão de Martins era informar a Saldanha que este não prosseguiria no trabalho e dizer aos operários que passariam a receber seu salário diretamente da Companhia. Para tanto, Saldanha teria que se conformar com a situação e entregar aos turmeiros os recibos correspondentes ao seu trabalho, e o tesoureiro da Companhia executaria o pagamento (HELLING, 1931, p. 58). Isso não era o previsto contratualmente, pois a empresa deveria efetuar o pagamento para Saldanha, que repassaria aos trabalhadores. Para dar o golpe sobre Saldanha, Ryant contava com o apoio dos mestres de obras americanos que se encontravam então na Linha Sul.

Para precaver-se contra Saldanha, Martins partiu com uma expedição de nove pessoas, incluindo o secretário de Ryant, o tesoureiro da Companhia e Helling, especialmente convidado por sua experiência com os "perigos da construção". Mais adiante o engenheiro do governo reuniu-se a eles e os acompanhou, assim como alguns mestres de obras americanos (sobre os quais não tenho muitas informações). Saldanha,

astuciosamente, não foi ao encontro do grupo na estação, mas os forçou a entrar no mato com os 200 contos de réis destinados ao pagamento. Uma vez em seus domínios e hospedados na residência de um americano, o grupo viu-se em apuros.

O encontro com o empreiteiro foi tenso. Este não aceitou o novo acordo, que feria seus direitos:

> O Dr. Salana fez uma expressão maliciosa, soltou uma risada resoluta e achou que tudo aquilo deveria ser uma grande brincadeira; pois ele não havia encarregado ninguém de pagar o seu pessoal e seu contrato estava registrado devidamente. O Dr. Alaro, que não era nada razoável, manteve uma longa conversa com ele e acabou dizendo que ele deveria executar agora mesmo a ordem de nosso chefe, o senhor Ryant. O Dr. Salana replicou com seriedade que não daria a ninguém do seu pessoal um pedacinho de papel como recibo; mas ele deixou bem claro que faria todo o possível para conter o seu pessoal, mas que estes dificilmente permitiriam que o dinheiro que nós havíamos trazido tão escancaradamente, retornasse conosco (HELLING, 1931, p. 61).

A situação tornou-se imensamente angustiante para os representantes da Companhia. Neste mesmo dia, o Dr. Álvaro comunicou-se com Ryant, expondo-lhe o problema. Possivelmente tenha sido feito então o contato com as forças policiais, que passa a ser relatado no jornal *Diário da Tarde*. Este transcreve um telegrama do comissário de polícia de Ponta Grossa ao Chefe da Polícia paranaense:

> Em virtude de transferencia de serviço de construcção na Linha Sul do sr. Saldanha para a companhia todos trabalhadores pararam serviço, notando-se grande excitação. Dr. Martins e pagador da estrada estão no matto com 200 contos e não podem chegar a um accordo com sr. Saldanha. O primeiro telegraphou que é impossível voltar com dinheiro sem perdas de vida. Tendo sr. Saldanha as folhas de pagamento em seu poder negando-se a entregal-as, pagador não effectuará pagamentos e trabalhadores impedem sua volta com os duzentos contos, estando elle e Dr. Martins em perigo de vida (DIÁRIO DA TARDE, 07/08/1908).

Frente a tão grave situação, o Chefe de Polícia enviou um destacamento de 35 praças do Regimento de Segurança, que deveriam reunir-se a outras 20 praças em Ponta Grossa e seguir para a Linha Sul. O envio das tropas foi surpreendentemente rápido, devido à influência da Companhia sobre os poderes públicos.

Neste meio tempo a situação complicou-se no interior. Instigados pelo tesoureiro, os turmeiros foram a Saldanha exigir seus recibos; este os recebeu armado e com empregados

aparelhados com *Winchesters*. Uma grande confusão se formou, e acabou com o taifeiro fazendo um discurso eloqüente

> [...] não contra os trabalhadores, mas sim contra a companhia que se atrevia a intervir em seus sagrados direitos e que somente esperava pagar os trabalhadores e então despedi-los, já que ele sempre se preocupava com eles como um pai fiel. O dinheiro já estaria aqui; os trabalhadores receberiam tudo se eles se mantivessem fiéis a ele. Ou eles pensavam que o dinheiro seria devolvido? Ele deteve-se e os observou questionador. Por um segundo tudo ficou calmo, mas então arrebentou e todos os olhos reluziram compreensivos.
>
> “Naturalmente o dinheiro está aqui; e morre quem quiser devolver!”
>
> “Sem violência, pessoal!” advertiu então Salana. “Tudo como manda a lei”.
>
> “Sim, isso é tudo que nós queremos, tudo como manda a lei!” – e então desataram numa gargalhada barulhenta (HELLING, 1931, p. 62/63).

Os trabalhadores, portanto, aliaram-se a um ardiloso Saldanha para exigir seus direitos. Finalmente, para salvar suas vidas, já que o grupo de cerca de dois milhares de homens não permitiria que se retirassem sem efetuar o pagamento, Dr. Álvaro e o tesoureiro da Companhia passaram o pagamento completo ao empreiteiro, que lhes retornou um recibo do montante (HELLING, 1931, p. 63).[20] Nesta queda de braço, em parte venceu o Dr. Saldanha, que fez o pagamento como desejava, diretamente aos seus turmeiros, mas a Companhia também conseguiu parcialmente seu intento, pois o afastou dos trabalhos da Linha Sul. Cerca de um ano depois, o Dr. Álvaro Martins recebeu uma recompensa por sua dedicação à empresa, ao ascender ao cargo de Superintendente da EFSPRG (DIÁRIO DA TARDE, 03/07/1909).

Quando as forças policiais chegaram à região, encontraram a situação contornada, tornando desnecessário o emprego da força (DIÁRIO DA TARDE, 08/08/1908).[21] Certamente o acordo realizado garantiu inúmeras vidas e impediu um conflito mais grave dos turmeiros com as forças legais. Penso que este episódio foi exemplar para a Companhia. Demonstrou, por um lado, que os encargos mais importantes da construção não deveriam sair das mãos da BRC; daí a solução adotada em contratar Stenghel, homem

---

[20] Helling relata ainda (1931, p. 63) um episódio de astúcia de sua parte, pois teria escondido certa quantia do dinheiro, 80 contos de réis, em meio a algumas roupas sujas do americano em que se achavam hospedados. Neste caso teriam sido repassados a Saldanha apenas 120 contos, e a Companhia teria saído ganhando um pouco mais sobre o empreiteiro. Porém não existem meios para comprovar se este detalhe realmente ocorreu ou se se trata de um relato destinado a apresentar um Helling sagaz e heróico. O que se sabe com relativa segurança é que o valor levado ao mato eram 200 contos de réis, quantia muito grande.

[21] O *Relatório* de Setembrino menciona a existência de “levantes” que exigiram a presença de força pública (1916, p. 4). Este teria sido um deles, faltando-nos informação sobre outros eventos semelhantes.

de confiança da Companhia. Por outro, exibiu as fragilidades de segurança nos pagamentos, e sugeriu a necessidade de criação de um grupo paramilitar pertencente à construção. Neste episódio, a Companhia ficara nas mãos de um empreiteiro. Isso não deveria se repetir.

Outro acontecimento, sobre o qual localizei poucos detalhes, foi uma greve realizada em abril de 1909 – já, portanto, sob a direção de Stenghel e após a criação do Corpo de Segurança. A única referência que pude encontrar foi uma notícia[22] dando conta de que cerca de 100 homens encontravam-se em greve, um número relativamente baixo:

> O Dr. Chefe de Policia recebeu hontem telegramma do comissario de União da Victoria, communicando-lhe que ha 100 homens em greve na construção da Estrada de Ferro SP-RS, os quaes dispararam varios tiros contra um trem, não tendo, porém, os projetis attingido pessoa alguma.
>
> O chefe da construção pedio a intervenção daquella autoridade, que seguiu para o local acompanhado de 3 praças, que compõe o destacamento de Porto da União (DIÁRIO DA TARDE, 15/04/1909).

As greves de trabalhadores de ferrovias ocorriam em várias Estradas de Ferro, com intensidade variável. Naquele mesmo ano de 1909, em janeiro, os operários da *Western*, construída em Pernambuco, fizeram um movimento e tiveram suas reivindicações atendidas (DIÁRIO DA TARDE, 20/01/1909). A se confiar no relato do jornal acima citado, a greve na Linha Sul teve uma adesão bastante limitada e não foi pacífica, pois incluiu tiros contra o trem de linha. Não temos qualquer indicação das demandas dos grevistas (embora as possamos facilmente inferir) e nem uma pista sobre o desenlace da situação. Como vimos acima, houve denúncias posteriores sobre supostas ordens de Stenghel para espancamentos contra participantes do movimento (O PROGRESSO, 13/11/1909), em atitudes exemplares para o restante dos trabalhadores.

Na documentação remanescente localizam-se alguns episódios de crimes ou violência praticados pelos turmeiros da Estrada de Ferro. Primeiramente devo ressaltar que a região de construção da ferrovia era, tradicionalmente, considerada uma região violenta e sujeita à ação de bandidos dos mais variados perfis. Esta representação surge em grande variedade de documentação, como memórias militares (p. ex., SOARES, s/d, p. 90), jornais (p. ex., DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1910 e PARANÁ MODERNO, 16/04/1911), relatos de religiosos (STULZER, 1982, p. 96), relatos memorialísticos (vide, p. ex., GAIO, s/d).

[22] Penso que isto não significa a inexistência de outros movimentos semelhantes, mas demonstra a escassez de fontes sobre os episódios de greve dos turmeiros.

Várias fontes de segunda mão e inclusive a maior parte da bibliografia reproduzem a mesma interpretação: a região contestada era consumida pelo conflito entre Santa Catarina e Paraná, e a desorganização do poder público na região, sobretudo no que se refere à ação policial, levava grande volume de criminosos a buscar guarida em suas terras.

Posteriormente à construção da ferrovia, e muito tempo após o conflito do Contestado, a região continuou sendo considerada espaço de acentuado teor de violência e refúgio de criminosos de diferentes procedências. Seriam os habitantes "[...] quase todos malfeitores foragidos da justiça [...]" (CORREIO DOS FERROVIÁRIOS, ano XXXII, n. 8, p. 4). Folador relata que, em 1951, o subdelegado da localidade que viria a se tornar São Lourenço do Oeste tinha como pergunta-padrão aos forasteiros vindos do Rio Grande do Sul a seguinte: "Quantos crimes você fez no Rio Grande?" (1988, p. 42). Em uma série de artigos no jornal *O Estado*, Martorano enumera vários episódios de violência no Oeste Catarinense, avançando pelos anos 1970 e 1980 (MARTORANO, 12/07/1981; 12/09/1982).

Esta tese, embora repetida por quase toda a bibliografia disponível sobre o Oeste Catarinense, não foi até hoje objeto de uma investigação mais apurada. Contudo, pode-se afirmar com certeza que se tratava, à época, de uma região bastante violenta, contribuindo para tanto a situação de disputa entre os estados catarinense e paranaense. Neste contexto, a chegada de um contingente populacional de milhares de pessoas ligadas à construção da ferrovia distendeu ainda mais os limites da violência – e vários casos podem ser relatados a partir da documentação.

Certamente uma das cidades sobre a qual temos maiores referências é Ponta Grossa, local de entroncamento de ferrovias e de passagem para os trabalhadores da Linha Sul da EFSPRG. Em um *Relatório* que verifica as ocorrências policiais do estado do Paraná durante o ano de 1908, destacam-se alguns episódios, tais como o assassinato do guarda-freios da EFSPRG em Porto União da Victoria (RELATÓRIO b, 1908, p. 13), a agressão à faca do trabalhador da EFSPRG Julio Sofeski a um seu companheiro de trabalho, em Ponta Grossa, na noite de 30 de fevereiro (RELATÓRIO b, 1908, p. 24), além de inúmeros casos de furtos e crimes que, embora não possuam uma vinculação direta com a Estrada de Ferro (RELATÓRIO b, 1908, p. 35/38), são relacionados aos turmeiros pela Promotoria Pública

da Comarca de Ponta Grossa. Esta coloca como “Observação” ao mapa dos trabalhos da Promotoria de 1908 que

> Durante este anno não se deo nenhum crime de morte. Os delictos de sangue e graves foram raros, como se vê pelos algarismos desta estatistica. Entre os delictos de sangue, os mais graves foram 2 tentativas de homicidio. Os crimes contra a propriedade foram mais numerosos, e quasi todos praticados ou por estrangeiros vindos nas ultimas correntes immigratorias ou por individuos que a Companhia São Paulo – Rio Grande para cá tem trazido para seos serviços de construcção ferroviaria (RELATÓRIO a 1908, s/p).

Os crimes mais constantemente relacionados aos turmeiros eram os pequenos roubos. Pesquisando em Ponta Grossa, mais precisamente na Sala de Documentação Judiciária do Laboratório de Pesquisa em História da Universidade Estadual, constatei poucos processos e inquéritos referentes aos turmeiros da Estrada de Ferro. Efetuando o recorte entre 1907 e 1910, localizei apenas um processo que com certeza referia-se a um turmeiro (ou ex-turmeiro) da EFSPRG. Manoel Tavares dos Santos, 23 anos, residente em Portão (localidade próxima a Curitiba), carioca e alfabetizado, define-se logo ao início do processo como “operário”. Mais adiante se qualifica como “barbeiro” e “botiquineiro”. Chegando em Ponta Grossa, vindo da Linha Sul, teria roubado um cavalo para prosseguir viagem até Curitiba (PROCESSO DE MANOEL TAVARES DOS SANTOS, 1909).

Outro processo apresenta como réu em um caso de agressão física um empregado da EFSPRG; contudo não se descreve sua função e não estou certa de que se tratasse de um turmeiro. Como João Simão residia em Ponta Grossa e sabia ler e escrever, poderia perfeitamente ser funcionário, burocrata da EFSPRG (PROCESSO DE JOÃO SIMÃO, 1907). Isto me parece o mais provável, pois na maior parte das ocasiões os turmeiros definiam-se como “operário” ou “trabalhador”, e não como “empregado” da EFSPRG.

Um caso que ficou célebre em Ponta Grossa foi o de uma quadrilha de ladrões russos. Roubavam casas comerciais e residências; a polícia local conseguiu cercear suas atividades apenas após oito meses de ação, o que causou um temor generalizado na cidade. Em setembro de 1908 seu suposto líder, Estanislau Stefano Schaskviky, foi preso após o arrombamento de uma casa comercial. O réu tinha dezoito anos e definia-se como carpinteiro, embora seu colega de quarto não soubesse dizer onde este trabalhava

(PROCESSO DE ESTANISLAU STEFANO SCHASKVIKY, 1908).[23] No texto do processo, não se verificam relações entre a quadrilha e a ferrovia. Entretanto, esta relação foi feita através de periódico, que considera que

> A quadrilha compõe-se de polacos e russos, ao que se diz mandados vir pela SPRG, como trabalhadores. São individuos implicados em revoluções na Russia e que transpuzeram clandestinamente a fronteira, para virem até o Brazil (DIÁRIO DA TARDE, 30/09/1908).

É possível, portanto, que os chamados “gatunos russos” tenham vindo ao Brasil através da importação de mão-de-obra produzida pela EFSPRG. Chegando a Ponta Grossa, optaram por uma atividade diferenciada, cometendo furtos e pequenos crimes. Como veremos mais adiante, havia acusações contra a EFSPRG pela importação de mão-de-obra desqualificada, o “restolho” das cidades européias.

O mais célebre dos crimes ocorridos na construção Sul da EFSPRG foi aquele que passou a ser conhecido como o “assalto ao trem pagador”, que curiosamente não envolveu nenhum trem. No dia 24 de outubro de 1909 o taifeiro José Antônio Oliveira, conhecido como Zeca Vacariano,[24] cometeu um assalto contra o pagador da Companhia, que transportava um grande volume de numerário destinado ao pagamento dos turmeiros. Vacariano trabalhava com duas empreitadas, uma na 6ª divisão e outra na 7ª divisão. Na primeira aparentemente tinha sociedade com o Coronel Fabrício Vieira (embora quem constasse nas relações da empresa fosse apenas Vacariano), enquanto no segundo trecho não tinham relações (PROCESSO VACARIANO IN SCAPIN, s/d, p. 33). A relação do taifeiro com Vieira também era mencionada por periódicos de época, e possivelmente indique que ambos eram sócios ou que o coronel o apoiava financeiramente no empreendimento. Mas com certeza Vacariano era “homem do coronel Fabrício”.

Na data mencionada acima, Henrique Baroni, que era o pagador da Companhia, dirigiu-se ao setor Sul da construção para fazer os pagamentos correspondentes. Os valores

---

[23] O processo de Estanislau, embora incompleto, está preservado na Sala de Documentação Judiciária do Laboratório de Pesquisa em História da UEPG.

[24] Zeca Vacariano é apontado como um dos primeiros moradores de Rio das Pedras, atual Videira (PREFEITURA MUNICIPAL DE VIDEIRA, 1969, p. 1). Era gaúcho e supostamente participara da Revolução Federalista, fixando residência na região após este evento. Tradição oral existente em Pinheiro Preto, local do ataque ao pagador, menciona que Vacariano possuía ali uma “bodega”, que poderia ser inclusive espaço de prostituição. Scapin (1996, p. 36) acredita que Vacariano tivera o armazém primeiramente em Rio das Pedras (Videira) e após o transferira para Pinheiro Preto.

destinados a cada taifeiro estavam acondicionados em envelopes, dentro de canastras levadas em um cargueiro. Este cargueiro possivelmente era um tipo de vagonete, e ia conduzido por três “camaradas”. A leitura do processo e dos periódicos de época não deixa dúvidas de que não se tratava em absoluto de um trem. Baroni estava acompanhado ainda pelo engenheiro residente daquela zona, o alemão Ernesto Kayser. Ao chegarem ao quilômetro 152 (onde atualmente se localiza o município de Pinheiro Preto) foram abordados por Vacariano, que os questionou sobre seu pagamento. Baroni e Kayser estavam a cavalo; o cargueiro seguiu viagem. Ambos informaram ao taifeiro que ele não tinha direito a pagamento desta feita pois o pagamento teria sido retido “[...] em conseqüência de muitos vales que o mesmo Vaccariano tinha passado aos seus trabalhadores contra o escriptorio” (PROCESSO VACARIANO IN SCAPIN, s/d, p. 31). Quando Kayser entrou na casa de Vacariano para apresentar-lhe os vales, foi desarmado e feito prisioneiro; Baroni ouviu tiros no cargueiro e se escondeu. Na troca de tiros, dois dos camaradas que conduziam o pagador foram mortos (DIÁRIO DA TARDE, 25/10/1909) e o terceiro ferido. Kayser foi obrigado a chamar por Baroni, que acabou por se apresentar aos assaltantes e entregar-lhes as chaves das canastras. Vacariano então tomou todo o dinheiro constante nas canastras, além de armas de propriedade da Companhia, do pagador e dos condutores do cargueiro. O valor roubado, segundo os periódicos consultados, seria de 350 contos de réis; segundo o processo, seria de 358 ou 375 contos de réis (PROCESSO VACARIANO IN SCAPIN, s/d, p. 28).

O episódio provocou uma comoção imediata nos jornais. O tom dramático, acentuado pela morte de dois condutores, que eram irmãos e possuíam família (O PROGRESSO, 26/10/1909) e pela fuga do grupo de Vacariano para o Rio Grande do Sul (DIÁRIO DA TARDE, 25/10/1909) ou Argentina, era preponderante. O líder do assalto foi, via de regra, demonizado pelos meios de comunicação (“dotado de instinctos perversos”, “avido de dinheiro”, “famigerado bandido”). No calor do momento, chegaram ainda boatos de que o grupo de assaltantes comandados por Vacariano estaria ainda concentrado na região, a fim de dar início a uma “[...] revolução contra o pessoal administrativo da construcção e contra as autoridades daquellas paragens” (DIÁRIO DA TARDE, 29/10/1909). Esta ação, acreditava Stenghel, teria por líder o coronel Fabrício, a quem passou a acusar de envolvimento em todo o episódio. Este se defendeu ardorosamente,

através de telegramas e cartas aos jornais (DIÁRIO DA TARDE, 30/10/1909; O PROGRESSO, 30/10/1909 e 06/11/1909).

O processo contra os assaltantes foi aberto em Campos Novos, de 1910 a 1919, e não logrou prender os culpados (SCAPIN, s/d, p. 28). Antes do crime, Vacariano havia transferido sua família para Porto União (PROCESSO VACARIANO IN SCAPIN, s/d, p. 33), onde anos mais tarde fixou residência (GAERTNER, 1974b, p. 147). O engenheiro Kayser demitiu-se da construção e se retirou da região (O LIBERTADOR, 09/02/1910).

A maior controvérsia sobre o episódio refere-se ao motivo do crime. A sugestão mais comum defende que se tratou de um mero assalto, motivado pelos problemas financeiros de Vacariano, que administrara mal suas empreitadas. Esta foi defendida em fontes de época e endossada por boa parte da bibliografia (vide, por exemplo, QUEIROZ, 1966, p. 72 e THOMÉ, 1983, p. 96). Segundo afirmou o pagador durante o processo, muitos dos turmeiros de Zeca queixavam-se de salários não recebidos. Frente ao problema, que também atingia outros taifeiros, a Companhia adotou a política de vales, que garantiam o salário dos trabalhadores e eram passados pelos respectivos taifeiros (PROCESSO VACARIANO IN SCAPIN, s/d, p. 33). Assim, quando Vacariano solicitou seu pagamento, todo o valor já teria sido adiantado pela empresa, e nada haveria a receber.

Outra versão indica que reinava descontentamento entre os taifeiros devido à conduta de Stenghel frente aos pagamentos, devido aos descontos e às próprias contas realizadas (O PROGRESSO, 30/10/1909), e possivelmente também pela política de vales adotada pela Compahia, que retirava uma boa parcela do poder que os taifeiros tinham sobre os turmeiros. Corria o boato de que Vacariano havia roubado para cobrar-se do que lhe deviam, já que seu pagamento fôra negado pelo Chefe da Construção (O PROGRESSO, 06/11/1909). Ernesto Kayser, em entrevista feita por jornal da capital paranaense, foi inquirido justamente sobre este ponto: a Companhia estaria devendo a Vacariano nada menos do que 32 contos de réis. Ao que responde o engenheiro: “A São Paulo – Rio Grande nunca deveu um vintem a Vaccariano e se lhe dizia seu credor é porque nunca pagou aos trabalhadores que trabalhavam no trecho da sua empreitada” (DIÁRIO DA TARDE, 11/11/1909). Muitos anos mais tarde, já residindo em Porto União e aceito na comunidade, Zeca Vacariano afirmou a Gaertner que “[...] atacara o pagador para se cobrar de 30 contos que a Companhia lhe devia e se negava a pagar” (GAERTNER, 1974b, p.

147). Popularmente permaneceu também a representação segundo a qual Vacariano era um bom homem, mas que tivera seu pagamento negado pelo Chefe da Construção e assaltara o pagador a fim de honrar seus compromissos com seus turmeiros (KOPECKI IN MACHADO, 2001, p. 431). Em qualquer uma das perspectivas acima, destaca-se um forte conflito na construção. O assalto manifestou uma situação de tensão regional e de desavença entre taifeiros e a Chefia dos trabalhos.

Outro ponto interessante refere-se à participação (ou não) de turmeiros no assalto. Esta questão é controversa na documentação. Tudo indica que os comparsas de Zeca Vacariano foram entre 20 e 30 homens armados. De início os periódicos consideravam tratar-se de "[...] individuos de má conducta, ex-trabalhadores da estrada, que infestam toda aquella zona, de sertão bruto [...]" (DIÁRIO DA TARDE, 25/10/1909). Segundo *O Progresso*, Baroni fôra atacado por "um grupo de trabalhadores" (26/10/1909). O arrazoado do processo referente ao crime considera que o taifeiro foi auxiliado por "trabalhadores, jornaleiros, camaradas, etc." que estavam sob sua chefia, embora Baroni afirme, durante o auto de perguntas, que os bandidos eram na maioria "gente do coronel Fabrício" (PROCESSO VACARIANO IN SCAPIN, s/d, p. 28 e p. 34). Na entrevista feita com o engenheiro Kayser alguns dias após o assalto, ele afirma que os assaltantes não eram trabalhadores da estrada, mas sim "[...] vagabundos, ou melhor como se diz no Brasil, capangas" (DIÁRIO DA TARDE, 11/11/1909). A repercussão alcançada pelo episódio junto à opinião pública e ao Estado pode ter motivado esta nova versão. Tornou-se difícil para a Companhia e para Stenghel explicar como a construção empregara indivíduos tão "suspeitos" em seus quadros. Negar que os assaltantes fizessem parte do grupo de turmeiros poderia minorar as críticas à EFSPRG. Considero que o grupo de assaltantes que auxiliaram Vacariano no roubo fosse um misto de turmeiros, capangas e homens de confiança do taifeiro.

É possível que parte dos crimes cometidos por turmeiros não tenha gerado processos legais ou que boa parte destes processos tenha se perdido. Enquanto o acervo de Ponta Grossa se mantém em boas condições de organização e de preservação, graças aos professores da UEPG que se dedicam a este trabalho, o mesmo não pode ser dito dos processos produzidos na comarca de União da Vitória. Em visita ao Fórum desta cidade, constatei com pesar que pouco material foi preservado desde o início do século. Apesar de

uma certa relutância inicial por parte dos funcionários, consegui que fossem colocados à minha disposição os arquivos mais antigos; estes se encontravam completamente desorganizados e pessimamente acondicionados em uma sala pequena e úmida. Localizei apenas quatro processos entre 1905 e 1914, dos quais somente dois possuíam algum interesse para minha pesquisa. O escrivão da vara criminal do Fórum esclareceu que já houve descartes de material, que foi incinerado; caminho que possivelmente será dado ao significativo volume que ainda se encontra em arquivo.[25]

Um dos processos localizado em União da Vitória refere-se a uma tentativa de homicídio, em que um lavrador desfechou um tiro de revólver em um operário de origem italiana. Não sabemos, entretanto, se este trabalhava junto à EFSPRG, pois tal informação não fica esclarecida no processo (PROCESSO DE ANTONIO FIRMINO DOS SANTOS, 1910). O segundo processo coletado, contudo, não deixa dúvidas quanto a origem do réu: era um modesto turmeiro da EFSPRG, que trabalhava no ramal de São Francisco. Embora nada o ligue a Linha Sul da ferrovia, penso que é interessante observarmos alguns detalhes, pois assim nos aproximamos do perfil de muitos trabalhadores do tronco principal.

Em 15/08/1912, Maximiano Ribeiro da Silva cometeu estupro contra o menino Aparício Leão, de apenas oito anos, filho de um lavrador pobre do interior de União da Vitória. Alegando estado de embriaguez, Maximiano foi condenado a três anos e seis meses de prisão. A descrição do processo nos informa que o Réu era “preto”, jornaleiro e residia em União da Vitória. Tinha vinte e dois anos e era natural de Bagé, Rio Grande do Sul. Como jornaleiro, vinha trabalhando no “[...] serviço de avançamento da Estrada de Ferro São Francisco [...]” (PROCESSO DE MAXIMIANO RIBEIRO DA SILVA, 1913, p. 11). Contudo, estas tarefas, aparentemente, não eram valorizadas pelos poderes públicos. Ao requerer sua prisão preventiva, o Comissário de Polícia alega que o acusado não possuía “[...] domicilio certo e nem occupação [...]” (PROCESSO DE MAXIMIANO RIBEIRO DA SILVA, 1913, p. 17).

A precariedade da situação profissional pode ser constatada ao longo do processo. Até certo ponto dos autos o acusado identifica-se como “jornaleiro”. Em um de seus

---

[25] Minha visita parece ter sensibilizado o Dr. Isaías Ramos Vieira, escrivão da vara criminal, quanto à importância histórica daquele material. Entretanto a falta de espaço físico impossibilita a manutenção deste material no Fórum durante muito tempo. Em visita à Universidade local, a FAFI, informei a alguns pesquisadores sobre esta situação. Desconheço, contudo, se alguma atitude foi tomada desde então (julho de 2004). Trata-se de acervo riquíssimo que está prestes a ser perdido.

interrogatórios (p. 33), porém, afirma ser "oleiro", descrição que se mantem até o final do processo (de 71 páginas). A condição de jornaleiro era extremamente precária, pois o trabalhador aceitava trabalhos diários e em geral mal remunerados. Possivelmente Maximiano havia desempenhado anteriormente a função de oleiro, e considerou de maior *status* identificar-se por ela. Mas o fato é que naquele momento o réu desempenhava tarefas de construção no ramal São Francisco da EFSPRG.

Além de crimes contra a propriedade ou a pessoa, outro tipo de crime associado aos trabalhadores da Estrada de Ferro eram os conflitos de rua que ocorreram em algumas vilas ou cidades. Em fevereiro de 1910, na praça Floriano Peixoto, em Ponta Grossa, ocorreu um destes conflitos, por ocasião dos folguedos carnavalescos. Este teria se dado entre franceses empregados na Estrada de Ferro, ocasionando diversos feridos (DIÁRIO DA TARDE, 10/02/1910).

Em dezembro de 1912, por ocasião dos festejos natalinos, um grupo de turmeiros do ramal São Francisco da EFSPRG teria invadido a vila de Canoinhas, supostamente fazendo ameaças e desordens pelas ruas. Conforme apurou Machado, os turmeiros teriam recebido permissão das autoridades locais para entrar na vila, estourar fogos de artifício e empinar um balão em frente à Igreja; contudo quando começaram a dar "vivas" aos turmeiros, alguns policiais investiram sobre o grupo. Um policial morreu por agressão e os operários sofreram processo legal, sendo acusados como réus os chefes de turma Antônio Ignacio e Manoel de Oliveira, ambos portugueses. Segundo testemunhas, Ignacio teria trabalhado por um ano e 9 meses no Rio do Peixe, chefiando turmas de trabalhadores, e lá teria cometido um homicídio (MACHADO, 2004, p. 149/150).[26]

Outro episódio deu-se nas ruas de Porto União da Vitória, na noite de 29 de julho de 1908. Alguns trabalhadores da EFSPRG entraram em conflito, resultando saírem feridos Vicente Branco e Vicente Silva (RELATÓRIO b, 1908, p. 40).

No interior da região contestada também se constatam alguns episódios de violência, embora estes possam ser apenas indiretamente associados à construção da Estrada de Ferro e aos turmeiros. O discurso do progresso, relacionado à implantação da

[26] Segundo Stulzer (1982, p. 113/114) este episódio causou um mal estar entre as autoridades de Canoinhas e o engenheiro-chefe da construção do ramal São Francisco. Como vingança, a empresa teria modificado os planos de construção, não permitindo que os trilhos entrassem na vila, mas sim que passassem a uma distância de 6 kms.

ferrovia na região, e as conseqüentes grandes expectativas de crescimento econômico, dificultaram a enunciação de uma representação mais crítica à EFSPRG pelas páginas dos jornais interioranos. Entretanto é possível observar, em alguns casos, uma certa relação com a construção da ferrovia.

Se, por um lado, o Relatório da Superintendência de Curitibanos destacava um clima de tranqüilidade pública no Município entre os anos de 1908 e 1909, quebrada apenas pelas agitações referentes à questão de limites entre Paraná e Santa Catarina (O TRABALHO, 03/03/1908; O TRABALHO, 13/05/1910), por outro o próprio Superintendente, Francisco de Albuquerque, preocupava-se em publicar um aviso em jornal do município vizinho de Campos Novos, proibindo terminantemente roças ou derrubadas em suas terras, ou qualquer outro trabalho nestas (A VANGUARDA, 15/08/1908). É bastante provável que, naquele momento, estivesse havendo um processo de incremento da ocupação ilegal de terras na região, motivado pelo grande deslocamento populacional em curso. Albuquerque mandou um recado claro: suas propriedades não seriam ameaçadas por intrusos. Com a chegada da EFSPRG, acelerou-se o processo de formação da propriedade privada na região, e a terra passou a ser um bem cada vez mais valorizado (CAVALLAZZI, 2003, p. 66; RADIN, 2006, p. 15), o que nos ajuda a entender tal preocupação do Coronel.

Em agosto de 1908, um episódio de vandalismo no interior de Curitibanos foi descrito pelo jornal *O Trabalho*, e relacionado a um grupo de operários que se dirigia aos trabalhos da EFSPRG. Já de início o articulista descartava a possibilidade de o povo de Curitibanos, “bom e ordeiro”, ser responsável por tal “excesso”. Os culpados, no caso, eram uma

> [...] horda de vândalos, que vinda de Lages, entrou no município de Coritibanos e começou de cometer os maiores excessos e brutalidades. [...] Na ponte de Pecegueirinhos aonde pousou a horda, foi derrubada uma parte da mesma ponte, com golpes de machado. Noutro pontilhão os estragos são ainda mais consideráveis. O viandante que vem de Lages pode verificar por toda a parte os estragos e danos que a horda causou no dia 5 do corrente. Igual a um tufão, passou a horda no município de Coritibanos, e a turma do sr. Raphael que se dirigia aos trabalhos da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, a qual passou pela referida estrada no mesmo dia, poderá servir de testemunha, do quanto são capazes os autores desses estragos, os quais não passam de homens sem moral, sem disciplina e sem vergonha (O TRABALHO, 18/08/1908).

Raphael Baptista era um aliciador de trabalhadores que os trazia até a construção da EFSPRG em um período em que a mão-de-obra encontrava-se escassa. Existem referências a suas atividades nos periódicos pelo menos desde janeiro de 1908 (O CLARIM, 08/01/1908). É possível que fosse também um pequeno empreiteiro. Os jornais não nos informam onde seus trabalhadores eram recrutados, mas aparentemente seria entre os trabalhadores ociosos de municípios da Serra (a "horda" vinha pela estrada de Lages). A notícia acima não acusa diretamente a turma de Raphael pela depredação de pontes e pontilhões, mas sugere sutilmente. Isto bastou para Raphael dirigir uma carta ao jornal a fim de se defender das supostas acusações. Ele declara que

> [...] posso provar que esses danos de que vossa folha queixa-se quando eu por lá passei já existiam e mesmo se eu soubesse de um que procedesse dessa forma não ficaria de ora em diante na minha companhia e por isso justifico e provo e peço a v.s. que explique pelas colunas de vossa folha que esse procedimento não é da minha turma e use desta como lhe convier. Sem mais assunto vou terminar. Sou de vossa estima, criado e obrigado. Raphael Baptista (O TRABALHO, 18/09/1908).

As explicações não parecem ter satisfeito ao articulista do periódico. Se antes a acusação fez-se veladamente, agora se tornou direta:

> Satisfeito, como fica, o pedido do missivista, temos a acrescentar que o nosso artigo foi baseado em informações de pessoas residentes na estrada de Lages e que interesse nenhum tinham em desvirtuar os fatos nem tão pouco atribuir a quem não os houvesse cometido. Quanto aos estragos a que se referem aquele artigo, um dos nossos redatores pessoalmente os verificou. Registramos, porém, e com satisfação as boas intenções do sr. Raphael Baptista não querendo ter como empregados pessoas de má índole (O TRABALHO, 18/09/1908).

Alguns outros episódios encontram relato em jornais interioranos, embora nem todos possam ser relacionados diretamente aos trabalhadores da EFSPRG. São assaltos a residências, que se multiplicavam na Linha Sul (DIÁRIO DA TARDE, 20/01/1909); casos de violência física em Curitibanos (O TRABALHO, 03/07/1909); um assassinato na estação Calmon (O PROGRESSO, 02/08/1909), além de várias mortes por "tiro casual", ou seja, notícias nas quais as armas atiram por "acidente" (vide, por exemplo, DIÁRIO DA TARDE, 09/12/1909).

Observe-se que todos os relatos acima se referem a processos desenvolvidos nas vilas e cidades (ou redondezas), envolvendo de alguma maneira moradores locais e suas

propriedades. Muito mais graves e numerosos seriam os crimes cometidos no próprio canteiro da construção, e que não geraram processos legais. Estes permaneciam ocultos, exceto por raras denúncias vistas acima. O Corpo de Segurança resolvia as pendências, julgava e administrava a "justiça". Possivelmente jamais conheceremos, em toda sua extensão, a violência que envolveu e da qual participaram os turmeiros da EFSPRG. O levantamento feito até aqui poderá contribuir para seu melhor conhecimento.

A construção na Linha Sul envolveu ainda episódios de violência entre os primitivos habitantes da região e os recém-chegados, reproduzindo um modelo de conflito e extermínio já verificado em ferrovias da África, Ásia e América (HARDMAN, 1988, p. 127). Na verdade, os conflitos entre os indígenas e moradores mais recentes aconteciam esporadicamente já há bastante tempo. Os periódicos da época relatam, de quando em quando, ataques de índios a fazendas ou propriedades rurais, via de regra com mortes ou ferimentos. Entretanto, os ataques desfechados *contra* os indígenas apenas raramente receberam narrativas por jornais ou fontes de outra natureza.

Desde o século XVIII constatavam-se ataques casuais de indígenas nos caminhos das tropas que passavam pela serra catarinense. Aos poucos, com o avanço do processo colonizatório, sobretudo a partir do século XIX, aumentaram os relatos de ataques de indígenas a civilizados. O avanço do homem branco criava uma situação de conflito, uma crescente disputa pelo território (SANTOS, 1973, p. 54/89). No final do século XIX e princípios do XX os chamados silvícolas haviam se tornado um grande problema a resolver para o poder público e para os fazendeiros brancos.

Em geral, o "problema" era ferozmente solucionado. Silva (1933, p. 66) nos conta como, em fins de 1895, alguns índios botocudos atacaram uma moradia no interior de União da Vitória, massacrando a família de um lavrador. A vingança foi terrível: reunindo um grupo de vaqueanos, o fazendeiro caçou a tribo em seu aldeamento, praticamente dizimando-a. Santos (1973, p. 78) demonstra que este se tornou um sistema consagrado de atuação: um bando armado penetrava nos sertões em seguida a um assalto dos índios, para "afugentá-los". Com o avanço da frente pioneira, a figura do "bugreiro" tornou-se mais constante, como uma solução final para o afastamento dos indígenas. Freqüentemente,

entretanto, os grupos de bugreiros impetravam verdadeiros massacres, não poupando sequer crianças.[27]

Os ataques ocorriam de tempos em tempos em toda a vasta região que correspondia à Linha Sul. A construção da EFSPRG deu-se precisamente em território indígena (PEREIRA, 1995, p. 44).[28] *Relatório* de 1909 considerava que “De União da Victoria ao Uruguay, salvo raros moradores, a região é quasi deserta e em sitios infestados de indios” (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1909, p. 343). Outro *Relatório* do mesmo período confirma: “A parte terminal da Linha Sul, de União da Victoria ao Uruguay, ainda é quasi deserta e infestada de indios [...]” (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1909, p. 294).

Por algum tempo o governo catarinense acreditou que uma boa saída seria a catequese dos silvícolas. Contudo aos poucos se demonstrou que esta não produzia qualquer efeito prático (SANTOS, 1973, p. 68). Em 1905 o governo catarinense tomou uma ação mais firme, de conseqüências funestas. Relata um contemporâneo:

> Como os nossos selvicolas continuassem a commeter tropelias em varios pontos ordenou o governador [Antônio Pereira da Silva e Oliveira] a organisação de turmas de batedores do matto, para afugental-os. Tão deshumanamente se portaram as taes turmas sinistras que fuzilaram desapiedadamente 145 botocudos, entre adultos e crianças, e como trophéo de sua campanha assassina trouxeram para capital 10 innocentes, que o governo, penalisado, fez entrega ao Asylo de Orphãos S. Vicente de Paula. Estas miseras crianças arrancadas ao carinho dos seus vieram quasi todas a falecer (BOITEAUX, s/d, p. 428).

A destruição física era, portanto, a solução mais comumente abordada para o “problema indígena”. Em 1908 o *Relatório* do Superintendente de Curitibanos ao Conselho Municipal comentava a persistência das depredações produzidas por silvícolas no município, sobretudo através da mortandade de animais em algumas fazendas. Tais ataques levavam o comércio a retrair-se, para não arriscar a passagem por lugares suscetíveis de assaltos (O TRABALHO, 03/03/1908). Em fevereiro de 1910 os chamados “bugres”

---

[27] Um estrangeiro assim refere-se a estes personagens: “Os referidos bugreiros situavam-se naquela zona fronteiriça da civilização, pela necessidade originada dos acontecimentos. Na maior parte brasileiros que também haviam sofrido com os assaltos dos bugres. Eram caçadores, conhecedores de todos os segredos e horrores da floresta [...]. Também eram de uma crueldade e atrocidade que jamais o infeliz homem primitivo atingira (HELLING, 1931, p. 20).

[28] Para saber mais sobre o histórico da presença Xokleng na região sul, vide a interessante reconstituição de Pereira (1995, p. 44-63). Lembrar ainda que, posteriormente, a área de ocupação Xokleng também foi devastada pela presença da madeireira Lumber (PEREIRA, 1995, p. 133).

assaltaram e assassinaram o cidadão Leopoldo Schumaker, na estrada geral da vila de Curitibanos. Outras pessoas que acompanhavam Schumaker escaparam com dificuldade (O TRABALHO, 09/02/1910). Também em 1910 houve em Curitibanos o massacre da família Pires, sendo trucidadas várias pessoas e incendiada a fazenda. Como conseqüência formou-se um piquete para perseguir os indígenas responsáveis (SANTOS, 1973, p. 110). Nesta mesma época, os franciscanos que se deslocavam entre Canoinhas e Curitibanos também assinalavam o risco de assalto pelos índios (STULZER, 1982, p. 115). Existia, portanto, um temor geral em relação aos indígenas.

É difícil saber se todas as agressões e depredações creditadas aos indígenas foram realmente perpetradas por estes, pois acabavam se tornando bodes expiatórios para muitos conflitos sociais latentes. Nos casos de ataques reais, Santos (1973, p.102) constatou que os principais motivos encontravam-se na própria disputa por territórios e alimentos entre os índios e os brancos. As opções de coleta diminuíram com a presença do colonizador, e os índios passavam a atacar a fim de obter alimentos, instrumentos de ferro e tecidos. Além disso, a prática da *vendeta* era comum para algumas tribos, e o revide das ofensas recebidas causava parte dos conflitos existentes.

Claro está que se tratava de um problema nacional. O Governo Federal viu-se na contingência de lançar um regulamento de proteção ao indígena, que deveria ser seguido pelos estados. Em 7 de setembro de 1910 instalou-se oficialmente o *Serviço de Proteção aos Índios e Localização de Trabalhadores Nacionais* (SANTOS, 1973, p. 120). O Paraná apressou-se em garantir que o estado tratava com “carinho e benevolência” os chamados selvagens e destinou locais para colônias e tribos indígenas (MENSAGEM DO GOVERNADOR DO PARANÁ, 1911, p. 11/13). Apenas no ano seguinte o estado catarinense organizou sua *Inspetoria de Proteção ao Indígena*, sob o comando do 1º tenente José Vieira da Rosa.[29] Contudo os ataques persistiam: “Tem sido frequentes os assaltos de indios aos moradores das proximidades das mattas que ainda lhes servem de refugio” (MENSAGEM DO GOVERNADOR DE SANTA CATARINA, 1911, p. 37/38). E enquanto o governador do Paraná falava em aumentar a proteção ao indígena

[29] Segundo Santos, Vieira da Rosa não conseguiu estabelecer uma linha de ação produtiva à frente da Inspetoria, devido às restrições que esta sofria nas áreas coloniais e ao desconhecimento geral sobre os indígenas. Assim, sua atuação restringiu-se a “[...] correr daqui para ali, atendendo aos locais onde os índios fizeram presença” (1973, p. 129).

(MENSAGEM DO GOVERNADOR DO PARANÁ, 1912, p. 17), o governador catarinense recomendava firmemente o policiamento dos aldeiamentos de "bugres semi-mansos", origem de insegurança aos colonos (MENSAGEM DO GOVERNADOR DE SANTA CATARINA, 1911, p. 39). O estado de Santa Catarina mostrava-se, neste momento, menos sensível que o Paraná quanto ao bem estar dos indígenas, tratados como um obstáculo ao desenvolvimento. Não se poderia permitir que o índio nômade "[...] vá fazendo guerra ao trabalhador civilizado, repellindo-o assim do solo que queremos e devemos povoar, para a grandeza do paiz" (MENSAGEM DO GOVERNADOR DE SANTA CATARINA, 1911, p. 38).[30] Certamente este tipo de orientação política refletia-se na ação cotidiana e violenta do interior do estado.

A situação conflituosa com os indígenas interferiu nos primórdios da construção da Linha Sul. Em novembro de 1907 (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1909, p. 352), quando se construía o trecho entre União da Vitória e São João, houve um ataque que resultou na morte de alguns operários, possivelmente três. O engenheiro Howell Lewis Fry[31] refere-se da seguinte maneira ao episódio:

> Toda essa terra era de mata virgem, habitada por pequenas tribos de Índios Botocudos. Logo no início dos trabalhos os índios atacaram e mataram 3 operários. Na medida em que foram abertos caminhos de serviço e a faixa da linha desmatada, os índios se retiraram e não nos amolaram mais (APUD ALBUQUERQUE, 1987, p. 19).

Há razão para considerar que o número de perdas humanas neste período tenha sido bem maior.[32] Uma carta, publicada pelo jornal *O Clarim* de Lages, apesar de escrita em um

---

[30] No ano seguinte, 1912, enquanto o Paraná continua com a implantação de colônias (MENSAGEM DO GOVERNADOR DO PARANÁ, 1913, p. 20), Santa Catarina reconhece que o trabalho vinha trazendo "alguns frutos", porém algumas mudanças de administração prejudicaram seu desenvolvimento (MENSAGEM DO GOVERNADOR DE SANTA CATARINA, 1912, p. 68). Tratou-se de uma reorganização que reuniu as inspetorias de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, ficando a chefia com o inspetor gaúcho. Posteriormente a Inspetoria sofrerá muitas críticas e conseguirá poucas realizações, o que levou a sua desestruturação e incorporação à Inspetoria do Paraná (SANTOS, 1973, p. 142).

[31] Fry, como vimos acima, foi um engenheiro destacado da construção da Linha Sul da EFSPRG. Veio ao Brasil convidado por Mr. Frank Egan e após este trabalho contribuiu ainda com vários outros da BRC. Permaneceu no país, onde faleceu em São Paulo aos 93 anos de idade. Em 1975 escreveu um relato sobre sua experiência como engenheiro, do qual o livro de Albuquerque (1987) transcreve algumas partes.

[32] Como afirma Pereira (1995, p. 125) "[...] torna-se difícil mensurar com precisão a quantidade de ataques dos Xokleng que provocaram mortes, não apenas contra os operários-construtores da ferrovia, mas, também, aos demais integrantes de outras agências que tentavam a ocupação do território indígena. É preciso ressaltar que muitos destes ataques e mortes ficaram sem registros impressos, por vontade deliberada das autoridades e

estilo de difícil compreensão, parece sugerir que naquela ocasião houve três mortos reconhecidos pela empresa, mas outros 18 trabalhadores e um engenheiro desaparecidos (O CLARIM, 27/02/1908). Sobre estes a Companhia não teria feito divulgação – por motivos óbvios, já que nesta fase a mão-de-obra era escassa e poderia ser espantada pelos acontecimentos.

Santos relata um ataque feito em novembro de 1908 no município de União da Vitória. Julgo tratar-se do ataque de novembro de 1907, pois tudo indica que em 1908 as investidas haviam diminuído. A narrativa demonstra o pavor que se espalhava entre a população:

> No primeiro domingo de novembro caiu sobre a população, a notícia que o trem traria alguns operários - construtores mortos pelos índios. Quase toda a população acorreu à estação ferroviária, à espera da chegada extra do trem [...]. Por fim ouvimos o apito da locomotiva. Num dos vagões a descoberto, forrado de galhos verdes, estavam estirados os corpos dos trabalhadores mortos. Uma senhora, já de certa idade, lançou-se, gritando convulsivamente, sôbre o corpo do filho. Quatro dos mortos eram poloneses, os quais chegaram a procura de soldo, das colônias afastadas [...]. Neste mesmo dia, foram todos enterrados numa vala comum, como é costume aqui, sem nenhuma cerimônia (WACHOWSKI APUD SANTOS, 1973, p. 156).

Outro ataque sobre o qual temos indícios refere-se à aniquilação de uma expedição que transportava mantimentos. Esta os levava de Ponta Grossa até a frente de trabalho da Linha Sul. Certa ocasião a tropa demorou-se muitos dias além do previsto. Em seguida, os bugres atacaram a frente de trabalho; foram dizimados. Após acabarem com os atacantes, os trabalhadores e o engenheiro entraram no mato, localizando o grupo da expedição, já em adiantado estado de decomposição. Como afirma o operário de origem polonesa que originou o relato, porém, os bugres "haviam tido uma boa lição" (WACHOWSKI APUD PEREIRA, 1995, p. 65).

De fato, parte dos trabalhadores abandonou os serviços da construção após o conflito com os indígenas, embora seja impossível precisarmos números. Em 23 de dezembro de 1907 compareceram no posto central da polícia em Curitiba quatro indivíduos em estado decrépito: estavam descalços, encharcados e quase sem roupas. Haviam percorrido a pé o caminho entre a construção da EFSPRG e a capital. Eram três portugueses

---

fazendeiros locais interessados mais em revide do que em procurar alternativas para a resolução do conflito étnico na região".

e um espanhol que se achavam em completa miséria, recebendo abrigo no posto policial. Declararam que

> Ultimamente foram trabalhadores de turma da EFSPRG, mas tiveram logo que abandonar esse serviço por se verem perseguidos pelos indios botocudos, achavam-se em risco de perder a vida. [...] Contam scenas horripilantes passadas naquelle local e das quaes são auctores os bugres. Teem bastante conhecimento dos assassinatos que se deram ultimamente no Rio do Peixe, em dias do mez passado. Dizem que foram elles que enterraram os cadaveres das pessoas massacradas pelos botocudos (A REPÚBLICA, 24/12/1907).

O problema amplificou-se de tal maneira que, no final de 1907, os trabalhos foram interrompidos. O engenheiro-chefe da construção solicitou, em telegrama ao Ministro da Indústria e Comércio, o apoio de força federal:

> Regressei ontem de São João, próximo à zona infestada pelos índios. Verifiquei ser exato o pessoal ter abandonado os serviços de exploração e localização, protestando não voltar ao trabalho sem efetiva garantia. Até hoje não me consta a vinda de contingente algum de força federal. Acabo de conferenciar com o representante da companhia arrendatária, que me pediu para insistir, pedindo a vinda urgente de força... (JORNAL DO COMÉRCIO, 4/12/1907 APUD PEREIRA, 1995, p. 74).

Após novembro de 1907, ao que parece, os ataques diminuíram bastante, como parece indicar a citação de Fry mais acima. Os motivos parecem ser variados. Fry afirma que a medida que a construção avançou os índios simplesmente não “amolaram” mais; um periódico sugere que a Estrada de Ferro contratou gente para “rondar os bugres”, pagando entre 6 e 8 mil réis diários, um valor nada desprezível para a época (O CLARIM, 27/02/1908). Um *Relatório* do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas inverte a lógica e oferece uma outra explicação para o fim dos ataques:

> Com a abertura do matto e prudencia por parte do pessoal, *que não mais hostilizou os indios*, desappareceu o perigo dos seus ataques, que tanto amedrontou os trabalhadores em Novembro de 1907 (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1909, p. 352). [grifo meu]

Claro que podemos inferir que o avanço dos trabalhos em terras próximas às aldeias tenha despertado reações pelos indígenas, gerando uma hostilidade de parte a parte, porém esta citação é importante por demonstrar que as agressões também partiam do pessoal da construção. A contratação de bugreiros profissionais pela empresa surge em ao menos uma

referência. Na continuidade da narrativa do operário polonês mencionada mais acima, comenta-se que em vingança pela morte da tropa de mantimentos

> Foram ali mortos mais de 30. De noite recuamos para que os índios pudessem recolher os corpos de seus mortos [...]. Martins [referência a bugreiro profissional famoso na região por suas atrocidades cometidas contra os índios] caiu sôbre este grupo de noite. Estavam dormindo no seu acampamento no monte Taió. Provavelmente estavam embriagados com bebida de sua própria fabricação. Ficaram quase completamente exterminados (WACHOWSKI APUD PEREIRA, 1995, p. 66).

Embora não mencione a origem da informação, Santos (1973, p. 156) relata que a qualquer sinal de sua presença eram formados grupos de bugreiros e que o pessoal da estrada mantinha grupos permanentes para garantir a segurança dos trabalhos.

Tudo isto, somado, parece explicar a cessação dos ataques durante a maior parte da construção da Linha Sul da EFSPRG. Em junho de 1908 já se constatava que “Continuam com vigor os trabalhos da São Paulo - Rio Grande em demanda do Vale do Rio do Peixe. Os bugres de que tanto se falou, não dão sinais de si” (GAZETA CATHARINENSE, 23/06/1908). Menos “bugres”, como veremos, representavam mais trabalhadores e um maior ímpeto na construção.

6. A CONSTRUÇÃO DA LINHA SUL E A INSERÇÃO DOS TURMEIROS NA REGIÃO E NO MOVIMENTO DO CONTESTADO

À despeito de todas as suas falhas e defeitos, a construção da Linha Sul da EFSPRG foi uma obra monumental e envolveu um grande volume de mão-de-obra. Seu estudo aprofundado me faz pensar em uma divisão em três tempos ou fases, bem marcadas entre si. Primeiramente um momento de dificuldades, no qual a construção, por uma série de motivos, evoluiu muito lentamente. Esta fase vai de 1899 a 1908, e envolve a construção de um trecho relativamente pequeno do tronco principal Sul. A segunda fase inicia-se com a nomeação de Stenghel para os trabalhos, que começam a evoluir de maneira surpreendentemente rápida. Este é o auge da construção, com a entrada em cena de milhares de turmeiros, e vai até janeiro de 1910. O terceiro momento é marcado pela diminuição progressiva do número de trabalhadores e sua retirada da região, e encerra-se com a chegada da linha às barrancas do Rio Uruguai e com a construção da ponte provisória sobre este (dezembro de 1910). Tratarei a seguir com detalhes de cada uma destas fases.

6.1 – Os primórdios da Linha Sul: uma construção irregular.

Já mencionei anteriormente algumas peculiaridades da construção da EFSPRG e da Linha Sul. Aquela vinha sendo construída em dois sentidos, norte e sul. Entretanto o sentido sul ressentia-se de um maior encaminhamento. Em dezembro de 1899 havia sido aberto ao tráfego um trecho entre Ponta Grossa e Piraí, em direção ao sul (CENTRO INDUSTRIAL DO BRASIL, 1909, p. 44), com a extensão total de 228,660 Km. Em dezembro de 1903 foi inaugurado outro trecho, entre as estações de Rio Azul e Dorizon, com 38,449 Km. Abril do ano seguinte foi a data da inauguração da linha férrea entre Dorizon e Paulo Frontin, estações da EFSPRG, com 20,768 Km. Em 26 de fevereiro de 1905 completou-se a linha entre a Estação de Paulo Frontin e a de União da Vitória, com 49,641 Km. A ponte provisória sobre o Rio Iguaçú, em União da Vitória, foi concluída apenas em novembro de 1906, e a ponte metálica definitiva no ano seguinte, com 425 metros (SILVA, 1933, p. 80/89). Embora os trabalhos não estivessem suspensos, o avanço

anual era pífio e nem de perto atendia ao ritmo esperado pelo Governo Federal. Entre 1906 e 1907 o avanço da linha foi praticamente nulo, como se percebe abaixo:

Tabela 11
Extensão (totais em Quilômetros) Itararé ao Uruguai e ramais

Ano	Em tráfego	Em construção
1906	416,852	345,220
1907	416,852	445,960

Fonte: Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativas aos anos de 1906 e 1907. Organizada pela autora.

Neste período os trabalhos seguiram de forma bastante irregular. Muitos foram os motivos alegados pela empresa junto ao Governo. O *Relatorio* do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas referente a 1906 considerava que, enquanto o trecho de Jaguariahyva a Itararé (Linha Norte) estava bem adiantado, o segmento de Porto União a Taquaral Liso não avançava com muita presteza, devido à necessidade de uma revisão geral do traçado primitivo e também em conseqüência das dificuldades da topografia da zona (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1907, p. 575). No ano seguinte o Governo Federal já se mostrava mais crítico em relação aos atrasos da Linha Sul, pois a Companhia suspendera os trabalhos sob a alegação da necessidade de modificações técnicas do traçado, sem haver, contudo, justificado esta necessidade. Isto levou o Ministério a negociar um acordo com a empresa. Em documento dirigido ao Ministro em maio de 1907 a diretoria da EFSPRG analisava que

> O trecho em questão tem 244.080 km[33] de extensão, e para ser concluido no prazo seria preciso uma intensidade de serviço cerca de 3 vezes maior do que a verificada nas outras construcções analogas. Nestas condições V. Ex. comprehenderá que só é possivel chegar ao resultado: a) dando a maior latitude á acção da Companhia, no sentido de evitar todas as delongas na resolução das questões; b) dispondo a Companhia, com toda a facilidade, dos dinheiros necessarios á construcção, quer quanto á autorização para depositar, quer quanto ao levantamento dos mesmos depositos (TRAJANO DE MEDEIROS, 8 de maio de 1907).

[33] A extensão da Linha Sul foi erroneamente descriminada. Um engano facilmente compreensível pois a mesma ainda se encontrava em estudos.

Assim, em dezembro de 1907 o Governo celebrou com a Companhia um acordo no qual se estipulava que as obras deveriam estar concluídas em 3 anos:

> O contracto da Estrada de Ferro São Paulo ao Rio Grande foi devidamente alterado, de accordo com a companhia, não só com o fim de fixar novos prazos para a conclusão das suas linhas, como tambem para o estabelecimento de condições que assegurassem o cumprimento dessas obrigações, e de outras relativas à colonisação da zona. Ficou, assim, marcado o prazo de tres annos, a terminar em 20 de junho de 1910, para que se ache entregue ao trafego toda a linha, desde Itararé até o rio Uruguay, já trafegada no trecho de Jaguariayva ao Porto União da Victoria (MENSAGEM DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA, 1908, p. 36/37).

A fiscalização sobre os trabalhos e os gastos passaria a ser mais rigorosa; em contrapartida o governo se comprometia a atender prontamente os pedidos do capital depositado (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1908, p. 1011). Esta medida deveria resolver outro dos problemas arrolados pela Companhia, que se referia à dificuldade em levantar em Londres o capital para a construção (THOMÉ, 1983, p. 84).

Ao que tudo indica, esta providência teve um efeito positivo, já que após a assinatura do contrato, houve melhoras no andamento dos trabalhos no trecho sul (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1908, p. 1012), abrindo-se ao tráfego o trecho entre União da Vitória e São João (MENSAGEM DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA, 1908, p. 37).

Um dos problemas enfrentados pela EFSPRG na construção da Linha Sul era a falta de mão-de-obra adequada aos trabalhos. Lembre-se, como visto acima, que a própria noção do que seria adequado incluía preconceitos contra a mão-de-obra nacional e especialmente contra os trabalhadores do interior contestado, os caboclos.[34]

Desde o planejamento inicial da ferrovia já se previa esta dificuldade. O Relatório de Estudos da EFSPRG, dirigido por Teixeira Soares em 1889 ao Governo Imperial, já mencionava a dificuldade de obtenção de mão-de-obra na região que compreendia a chamada terceira seção, que ia do Rio Iguaçu (Porto da União) até o Rio Uruguai. Nesta

---

[34] Dados coletados por Grahan e Hollanda Filho mostram que nesta época já havia um processo migratório significativo para os estados do Sul (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul). Contudo, o estrangeiro ainda representava um papel predominante (GRAHAN e HOLLANDA FILHO, 1984, p. 47 e 53).

zona, então pouco povoada, e que até poucos anos estava "entregue aos selvagens" (SOARES, 1889, p. 12),

> Os salarios serão mais elevados porque os trabalhadores terão de ser obtidos de muito mais longe; os preços unitarios dos serviços serão mais altos do que nas outras secções por causa das difficuldades de transporte. Serão necessarias tres estações de 4ª classe e 28 casas de turma (SOARES, 1889, p. 13).[35]

Em dezembro de 1906 o Ministério da Viação aprovou o novo quadro e tabela de vencimentos do pessoal da EFSPRG. Neste, constava a contratação de inúmeros profissionais ligados aos trabalhos ferroviários, incluindo mestres de linha, feitores, etc., além de 1.200 trabalhadores recebendo "até" 4$000 diários (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1907, p. 560). O Engenheiro Howell Lewis Fry confirma o valor: "A vida era barata naqueles bons tempos, pois um bom operário ganhava 4 mil réis por dia [...]" (APUD ALBUQUERQUE, 1987, p. 19). Claro está que este valor era pago aos turmeiros que completassem a jornada diária, pois, como vimos, os mestres de linha ou os feitores conferiam o ponto dos trabalhadores duas ou três vezes ao dia.

Mas o que representavam 4$000 naquele período? Na construção da Estrada de Ferro de Baturité, muitos anos antes, em 1878, estipulava-se que cada trabalhador receberia uma gratificação diária entre 200 e 800 réis apenas, além da alimentação (que ficava a cargo do Presidente da Província). Tratava-se, contudo, de uma população atingida pela seca a que o Governo Imperial tentava atender oferecendo trabalho nas lides da ferrovia (FERREIRA, 1989, p. 53).

No início do século XX a crise gerada pelo Encilhamento levou a uma tendência de queda dos salários urbanos e rurais, tendo caído os valores pagos na colheita do principal produto de exportação, o café. Isso levava a uma tendência de baixa das demais remunerações:

---

[35] Teixeira Soares já havia utilizado anteriormente a estratégia de pagar salários mais altos do que o mercado durante a construção do trecho Paranaguá-Curitiba da Estrada de Ferro do Paraná, devido ao atraso no cronograma. Naquela ocasião, havia dispensado os subempreiteiros, passando a contratar diretamente a mão-de-obra e pagando um valor inédito no Brasil (MASTECK, s/d, p. 25). Já se previa, desde os primórdios, a possibilidade da implementação desta política no novo empreendimento.

> [...] em 1900 uma lavadeira recebia por volta de mil-réis diários e os subalternos da Diretoria Geral de Saúde Pública, aproximadamente 75 mil-réis mensais. A situação dos marinheiros era extremamente crítica: em 1910 uma primeira classe (a mais alta hierarquia da categoria), com todas as gratificações, recebia aproximadamente 15 mil-réis mensais (ARIAS NETO IN FERREIRA e DELGADO, 2003, p. 215).

Ao que indica documentação utilizada por Lanna (2002, p. 117/118), os trabalhadores em construção de linhas ferroviárias recebiam, em geral, entre 1$500 e 2$000 por dia. Mas isto poderia variar de acordo com a região, a carência de mão-de-obra e o maior ou menor grau de dificuldade dos trabalhos. No caso da Madeira-Mamoré as dificuldades oferecidas aos operários eram extremas e os salários teoricamente inflacionados. Manoel Rodrigues Ferreira nos informa que esta ferrovia absorvia dois tipos de trabalhadores: os contratados e os tarefeiros. Aos contratados era oferecido o atraente valor de 8$000 diários por 10 horas de jornada; porém a maioria destes encontrava-se acometido de malária, razão pela qual eram incapazes de cumprir o dia todo de serviço, sendo-lhes descontadas as horas em que se encontravam doentes. Os trabalhadores avulsos, recrutados pelos tarefeiros, recebiam pelo que produziam, sem um ordenado diário fixo, e podiam receber valores maiores que os contratados (FERREIRA, 2005, p. 218).

Não encontrei fontes que mencionassem uma diferenciação entre as diárias pagas aos turmeiros da Linha Norte e os da Linha Sul, que deveria oferecer salários mais compensadores devido às dificuldades de recrutamento e acesso da região. Devo supor, portanto, que o valor de 4$000 réis era comum a ambas. Apenas bem mais tarde observa-se um incremento deste valor: em um decreto de 1916, reproduzido em publicação da empresa, o vencimento previsto para “trabalhadores e serventes” era de “até” 4$500, contudo não se esclarece se este aumento ocorreu naquela data ou anteriormente (ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO - RIO GRANDE, 1919, p. 114).

É possível concluir, portanto, que o valor oferecido (4$000 réis) era atraente, se comparado a outros, apesar da dureza dos trabalhos.[36] O serviço não exigia qualificação prévia, mas muita força física e disposição. O engenheiro Fry nos dá uma idéia dos mesmos:

---

[36] Lembremos contudo que os preços abusivos praticados pelos armazéns de certa maneira compensavam os altos salários, pois os operários acabavam por lá deixar boa parte destes.

> O movimento de terra era feito “a muque”. Não existiam na obra nem escavadeiras mecânicas nem tratores, o material escavado era transportado em carrinhos de 2 rodas puxado por burros ou em “galeota”[37] empurrado por um ou dois operários. A escavação em rocha era demorada, pois as fendas feitas para pôr os explosivos eram feitas a custa de brocas seguradas por um homem enquanto dois outros camaradas batiam na broca com marrões[38] (APUD ALBUQUERQUE, 1987, p. 19).

O trabalho não era apenas pesado, mas também perigoso. A movimentação de terras, muitas vezes, era feita com dinamite. Machado afirma que, juntando-se aos turmeiros menos experientes havia alguns “[...] trabalhadores mais qualificados, contratados diretos da Brazil Railway, no momento de assentarem-se os dormentes, fixarem-se os trilhos e construírem-se as pontes e pequenos túneis pelo caminho” (2004, p. 148). Esta consideração ajuda a compreender porque os dados oficiais, fornecidos pela empresa ao governo, incluem um número tão baixo na categoria “Trabalhadores” durante a construção da ferrovia: certamente tratava-se apenas daqueles contratados diretamente pela Companhia, e não terceirizados através dos taifeiros. Sugiro ao leitor que volte a observar a Tabela 10, acima referida.

Os dados compilados nesta e mencionados nas *Estatísticas das Estradas de Ferro da União* referem-se a todo o leito da EFSPRG, abrangendo portanto a Linha Norte e Linha Sul. Além disso, a categoria “trabalhadores”, além de incluir, a partir de 1907, mestres de linha e feitores, envolve aqueles responsáveis pela conservação da via permanente e que atendiam aos reparos e conservação de determinados trechos. Estes deveriam permanecer fixos nas residências às quais pertenciam, exigência devida à ação do tempo e ao uso incessante da ferrovia. Cabia ao fiscal-engenheiro vistoriar este aspecto. Embora seja complexo calcular o número de turmeiros existente neste primeiro momento (1907), Diacon afirma que um exército de mil trabalhadores deslocou-se de União da Vitória para São João, espalhando-se pela região e dando início à Linha Sul (1991, p. 48).

Em correspondência de abril de 1908 ao Dr. Alberto Gustavo Paulo de Frontin, chefe-engenheiro do Departamento de Fiscalização de Estradas de Ferro, o engenheiro Gaston Sengès, fiscal responsável pela Linha Sul da EFSPRG, informa que constatou uma

---

[37] Palavra de origem italiana: “Carrocim constituído de uma caixa inclinável para carga e descarga, duas rodas e um varal central, e que se usa, puxado a braço, em trabalhos de terraplenagem manual, para transportar o material escavado” (AURÉLIO SÉCULO XXI).

[38] “Grande martelo de ferro com que se quebram pedras; marra” (AURÉLIO SÉCULO XXI).

significativa redução de pessoal na conservação da linha em serviço. Isso ocorreu em diferentes seções, de tal maneira que a linha podia ser considerada abandonada (SENGÈS, 20 de abril de 1908). No final do mesmo mês Sengès escreveu ao representante temporário da Companhia para a seção em tráfego, então Roberto Helling, exigindo imediato incremento do número de trabalhadores da via permanente (SENGÈS, 30 de abril de 1908). Segue-se uma troca acalorada de ofícios, pois Helling argumentava que as turmas de conserva poderiam ser móveis, a fim de minorar os gastos da empresa, argumento com o qual o fiscal não concordava de maneira alguma (HELLING, 19 de maio de 1908; SENGÈS, 26 de maio de 1908; HELLING, 15 de junho de 1908). Este episódio mostra que a empresa estava deslocando trabalhadores especializados das turmas de conserva da via permanente para os trabalhos de construção, uma irregularidade bastante séria. Com isso, a linha ficava abandonada, não contando com a necessária manutenção e tornando-se ainda mais insegura aos usuários.

O episódio descrito acima apenas ilustra o problema da mão-de-obra nos trabalhos de construção da Linha Sul. Sua escassez era um problema crônico desde seus primórdios. O simples oferecimento de salários compensadores não parecia suficientemente atraente para que se atingisse o número necessário de turmeiros. O ano de 1906 indicou uma retomada mais séria, por parte da empresa, da construção deste caminho de ferro.[39] Não por acaso, este foi o período de aquisição da EFSPRG pela holding BRC. E esta, como veremos, buscou alternativas para a aquisição da mão-de-obra.

Parte das dificuldades de obtenção de mão-de-obra deveu-se à região em que a construção se desenvolvia, ao preconceito contra os habitantes locais e também à ampla oferta de ferrovias que se encontravam em construção. No final do ano de 1906 havia 3.042 km em obras no território nacional, além de 6.683 km com estudos aprovados, ou seja, prestes a iniciar os trabalhos (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1907, p. 137). Uma das maiores concorrentes na busca de trabalhadores era justamente a outra grande obra da BRC, a Madeira-Mamoré. Lá as mortes e doenças se faziam tão freqüentes que tornavam necessário um constante recrutamento de homens saudáveis, e a Companhia acrescentou à contratação de brasileiros um grande volume de

[39] Thomé afirma que “[...] a 2 de janeiro de 1907 foram iniciados os trabalhos, de União da Vitória rumo ao Sul (isso oficialmente, pois os serviços foram atacados ainda em 1906, antes mesmo de o governo aprovar os estudos, devido a pressa da companhia)” (1983, p. 83).

estrangeiros, sobretudo da América Central.[40] Diferentemente da ferrovia ao Sul, contudo, não havia a intenção de utilizar esta imigração para a colonização ao longo da linha.

A nova direção assumiu a EFSPRG em 2 de janeiro de 1907. Em junho do mesmo ano foi assinado um importante decreto que, entre outras questões, recolocava a colonização dos terrenos marginais à ferrovia, condição similar a que continha a concessão de 1889 e que fôra expurgada em 1891:

> Pela clausula VIII do decreto n. 6.533, de 20 de junho do anno findo, obrigou-se a companhia a promover a colonização das terras marginaes da estrada, o que, sem duvida, será um dos factores mais poderosos para o incremento desta importante via ferrea que atravessa, presentemente, vasta extensão de terras pouco povoadas e quasi incultas, comquanto disponham de riquezas naturaes de bom aproveitamento (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1908, p. 983).

Tratava-se de uma nova política pública, preocupada com as flagrantes falhas na colonização do país. “Procura a administração promover, de preferencia, a colonisação de regiões servidas por estradas de ferro federaes, com o intuito de desenvolver-lhes o trafego” (MENSAGEM DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA, 1909, p. 27). Outras empresas responsáveis por caminhos de ferro em construção também haviam se comprometido com a criação de núcleos coloniais à margem das linhas, como a Estrada de Ferro Goiás e a Noroeste do Brasil (MENSAGEM DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA, 1908, p. 30).

Esta determinação dividiu a opinião dos diretores. Enquanto o Dr. Trajano Medeiros, então diretor da EFSPRG, estava a par da proposta desde antes da assinatura do decreto e a considerava aceitável, Teixeira Soares (que também pertencia à diretoria) parecia não dar muita importância ao assunto. Já Mr. Alexander Mackenzie, sócio fundador da *Brazil Railway Company*, extremamente próximo a Percival Farquhar, ficou bastante apreensivo. Mackenzie preocupava-se com as novas atribuições impostas à Companhia, que julgava onerosas – pois implicariam manter um serviço de propaganda no exterior, trazer imigrantes por suas próprias expensas, fornecer sementes, abatimento no frete, etc. Mackenzie considerava que Farquhar é que “deveria decidir” se a colonização seria tomada

[40] “O contingente maior era procedente das Antilhas e Barbados. Vinham, em segundo lugar, os espanhóis. Depois, os brasileiros e portugueses, e, em menor número, gregos, italianos, franceses, hindus, húngaros, portugueses, dinamarqueses, enfim, de cada nacionalidade havia representantes na construção da estrada, uns em maior, outros em menor número” (FERREIRA, 2005, p. 211).

seriamente, ou se a Companhia deveria contestar o decreto (MACKENZIE, 21 de agosto de 1907).[41]

Ao final de 1907, a Diretoria da BRC tinha em suas mãos três grandes problemas a resolver, referentes à EFSPRG: a aceleração da construção da Linha Sul, a carência de mão-de-obra em seus serviços (agravada pelos ataques indígenas em novembro daquele ano) e o compromisso com a colonização da região, determinada pelo decreto n. 6. 533 e detalhada pelo acordo celebrado entre a Companhia e o Ministério em dezembro de 1907. Os três problemas, como se percebe facilmente, estavam relacionados, e a empresa lutou para solucioná-los conjuntamente e da forma menos onerosa possível.

A chave do problema, sem dúvida, era a mão-de-obra.[42] Algumas estratégias passaram a ser empregadas pela Companhia. Já comentei acima sobre os valores dos salários, considerados atraentes para a época. Havia ainda o deslocamento de trabalhadores da via permanente dos trechos já construídos da ferrovia, motivo de desagrado do engenheiro fiscal. Outra estratégia utilizada, e que rendeu críticas à empresa, foi o desvio de turmeiros da construção do ramal São Francisco da EFSPRG para o tronco principal. Enquanto os trabalhos deste sofriam incremento, a construção da linha São Francisco foi se restringindo durante 1907, achando-se então quase parada. A questão era justamente a falta de homens, mas se vislumbrava uma saída:

> Tem contribuido muito para esta pouco prospera situação dos trabalhos a falta de trabalhadores com que lucta a companhia. É de se esperar porém que, com a chegada de 2.000 trabalhadores que foram contractados na Europa, as obras progridam com mais actividade (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1908, p. 1015).

Se estes trabalhadores realmente chegaram ao ramal São Francisco, certamente foram deslocados para a Linha Sul, pois no ano seguinte as obras continuaram morosas, tomando algum impulso apenas após novembro de 1908, porém ainda muito aquém do esperado (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1909, p.

---

[41] Lembrando que o primeiro decreto sobre a construção da EFSPRG (o Imperial) trazia uma série de especificações sobre a utilização de imigrantes nos trabalhos, questão que foi suprimida na segunda versão do decreto (o Republicano).

[42] Hardman (1988, p. 126), ao falar desta mão-de-obra em nível internacional, já comentava que "É do exército industrial de reserva, das franjas do sistema capitalista que sairão seus contingentes massivos [...]. Em geral com baixa qualificação técnica, a relativa escassez ou abundância de sua oferta no mercado internacional determinarão as regiões geográficas de suprimento".

355). A São Francisco continuava prejudicada pela falta de turmeiros, que se concentravam na linha tronco:

> A Companhia São Paulo ao Rio Grande deu durante o anno todo o impulso á construcção da sua linha tronco, de modo a assegurar o cumprimento das obrigações assumidas para com o Governo quanto a sua conclusão. Os trabalhos da Estrada de São Francisco, em construcção entre esta cidade e São Bento, em Santa Catharina, *não teve o impulso que fôra para desejar, luctando a companhia com a falta de operarios, visto ter necessidade de concentrar todo o seu esforço na ligação da linha tronco com a rêde ferro-viaria do Rio Grande do Sul* [grifos meus] (MENSAGEM DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA, 1909, p. 55).

A paralisação quase completa dos trabalhos da São Francisco gerou desconforto junto ao governo catarinense. A suspensão de grande parte dos serviços em fevereiro de 1907 teria tido como justificativa a revisão do traçado, porém

> Esta revisão concluio-se ha mais de um anno, mas até o presente está suspensa a construcção entre Hansa e São Bento, *por motivos que não podemos dizer com certeza quaes sejam.* [...] Aponta-se como principal razão do abandono em que está o resto da linha, a circunstamcia de precisar a companhia de empregar todos os esforços na construcção da ligação com o Rio Grande do Sul, cujos trabalhos deverão ficar promptos, em virtude de contracto, antes de findar o anno proximo vindouro. [...] é de presumir-se que dentro em pouco tempo prosseguirão os serviços no ramal de São Francisco, *se aquella circunstamcia tem de facto motivado a quasi paralisação dos mesmos serviços* (MENSAGEM DO GOVERNADOR DE SANTA CATARINA, 1909, p. 26/27). [grifos meus]

A desconfiança do governador catarinense devia-se ao temor de que a empresa, ao negociar o controle do sistema ferroviário paranaense, acabasse por suspender definitivamente a construção da São Francisco, que deveria fazer concorrência ao transporte da Estrada de Ferro do Paraná. Os periódicos catarinenses acompanhavam o governo estadual, denunciando à opinião pública aquilo que consideravam uma negociata da Companhia (GAZETA CATHARINENSE, 15/05/1908). Novamente a questão de limites entre os estados pautava as discussões referentes ao transporte ferroviário daqueles estados. Como tratei na parte dois do trabalho, a empresa usou de fato esta moeda de troca para negociar mais facilmente com o governo paranaense, contudo não cumpriu este acordo informal, posteriormente construindo o ramal São Francisco.

A absorção de mão-de-obra para a construção da Linha Sul utilizou mais estratégias para atingir um volume suficiente. Salários, deslocamento irregular dos operários e

paralisação dos serviços da São Francisco ainda não eram suficientes para proporcionar a rapidez necessária. Entraram em jogo, portanto, alguns aliciadores de mão-de-obra, para a mão-de-obra regional, nacional e de regiões coloniais, e a importação de trabalhadores estrangeiros, tarefa mais complexa, sem dúvida, mas que facilitava a realização do objetivo seguinte da Companhia: a colonização dos terrenos contíguos à ferrovia.

Sobre os personagens que denominei de aliciadores de mão-de-obra temos pouquíssimas referências. Um deles seria Batista Raphaeli, já mencionado acima, e que recrutava homens na região serrana. Raphaeli recebeu algumas menções nos jornais da região. Sua ação deu-se, sobretudo em 1908, na primeira fase dos trabalhos de construção (O CLARIM, 08/01/1908; O CLARIM, 19/02/1908; O CLARIM, 12/06/1908; O TRABALHO, 18/08/1908). Em uma ocasião menciona-se o número de trabalhadores: Raphaeli teria seguido de Lages para o Rio do Peixe com uns “sessenta e tantos” homens (O CLARIM, 19/02/1908), o que me leva acreditar que as turmas por ele reunidas deveriam possuir em torno deste número.

Localizei outra citação a estes aliciadores de trabalhadores nacionais em um periódico curitibano. O jornal refere-se ainda à “qualidade” destes homens, considerados extremamente desclassificados:

> S P - R S. Nestes ultimos dias tem chegado a esta capital mais de 1.000 trabalhadores para a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, e hoje vieram mais de 300. *Os contractantes, segundo parece, estão arrebanhando a escoria dos vagabundos do Rio, Santos e São Paulo,* de sorte que esses individuos tem dado que fazer a policia para manter a ordem na hospedaria de immigrantes onde se teem alojado. Ainda ontem o Sr. Dr. Chefe de Policia esteve até ás 11 horas da noite na hospedaria, a fim de manter a ordem. O embarque hoje para Ponta Grossa desse pessoal, foi feito pela policia com um contingente de infantaria e um piquete de cavallaria (DIÁRIO DA TARDE, 16/04/1908). [grifos meus]

Chamo a atenção do leitor para o fato de que esta foi a *única* referência localizada em toda minha pesquisa sobre trabalhadores nacionais trazidos do sudeste para a construção da Linha Sul. É ainda a única referência que subscreve e confirma parcialmente a tese de Setembrino de Carvalho sobre a procedência dos operários e sua “qualidade”. Obviamente isso não significa que não houve outros grupos oriundos do centro do país; contudo as alusões mais corriqueiras a grandes grupos de homens trabalhadores dizem respeito a

imigrantes, e não a nacionais.[43] Esta afirmação é válida não apenas para os periódicos, mas também para outras fontes sobre o tema. Entrevistado por Monteiro, Benedito Chato, que trabalhou na construção, relatou que “Destes lados, [...] referindo-se à extremidade sul da ferrovia, não registrou a presença de trabalhadores vindos de outras partes do país” (MONTEIRO, 1974a, p. 237).

A necessidade da empresa em trazer braços válidos para a construção e, subseqüentemente, para a colonização da região cortada pela ferrovia, juntaram-se ao assinalado preconceito contra os trabalhadores nacionais.[44] Já vimos acima que em 1907 esperava-se a força de trabalho de 2.000 imigrantes que deveriam trabalhar na linha São Francisco, os quais, suponho, foram desviados para a linha-tronco.

No início de 1908 os jornais do interior catarinense já comemoravam a aproximação das turmas e o desenvolvimento trazido. Festejava-se a possibilidade de colonização via EFSPRG. O papel atribuído ao caboclo morador da região era de contribuir para o progresso, mas não como mão-de-obra, e sim como produtor:

> Há muita afluência de trabalhadores para a Estrada de Ferro; circula muito dinheiro, os lavradores fazem bastante negócio com mantimentos. Se Deus nos ajudar com uma boa colheita, entrará a opulência nesta vasta região e o pobre sertanejo que até a presente data apenas vegetava, terá todos os recursos necessários para um melhoramento material e intelectual (O TRABALHO, 03/03/1908).

Nesta primeira fase, tudo indica que a intermediação do fornecimento de produtos aos turmeiros era feita através da Companhia, porém de maneira bem menos organizada do que a partir da segunda fase. Uma referência no relato de Helling mostra que alguns empreiteiros recebiam licença do chefe da construção para comercializar alimentos, via de regra caros e de má qualidade. Mencionando um taifeiro chamado Thaty, o alemão relata que

> Como ele era benquisto por aqui, o engenheiro-chefe deu-lhe o monopólio do fornecimento dos alimentos, especialmente carnes, toicinhos e biscoitos, e tudo a preços exorbitantes. Eu ficava muito irritado, porque os pobres trabalhadores tinham que suportar isso. Tudo bem se pelo menos ele fornecesse

[43] Acredito que parte dos homens trazidos do centro do país era também de imigrantes, descontentes com o trabalho urbano ou expulsos deste mercado. Contudo esta hipótese é de difícil comprovação.

[44] Martorano (O ESTADO, s/d) afirma que em 1894 já haviam sido utilizados, nos trabalhos do trecho Santa Maria – Cruz Alta, operários contratados no exterior, contudo não oferece a origem desta informação.

> boa mercadoria; mas nem isso: a qualidade dos produtos era tão ruim que havia reclamações a todo instante (HELLING, 1931, p. 65).

Outra documentação aponta, já nesta fase, para o uso de cadernetas nas quais se anotava o consumo dos turmeiros, sendo o valor descontado no momento do tão esperado pagamento. Verificava-se também que os preços eram muito altos (DIÁRIO DA TARDE, 06/07/1908), embora um jornal do interior considere que a concorrência crescente tenha baixado os valores dos gêneros de necessidade (VANGUARDA, 01/06/1908). Outro periódico interiorano festeja o estabelecimento na região de casas comerciais e a chegada, do centro do país, de sortimentos, “cada qual mais rico e mais abundante”. Comemora-se a fortuna para os modestos lavradores: “O suino vivo vale dez mil reis a arroba, o milho cem reis o litro, o feijão e a farinha o duplo” (O TRABALHO, 18/08/1908).

As referências aos colonos evoluem paulatinamente na documentação durante 1908. Em abril daquele ano o Ministério da Viação contratou com a EFSPRG o fornecimento de 2 mil passagens para imigrantes que deveriam seguir para a região servida por aquela via férrea (GAZETA CATHARINENSE, 04/04/1908), porém não fica explícito se estes iriam participar dos trabalhos de construção. Mais direta foi a notícia publicada pelo mesmo periódico alguns dias após. Esperava-se para breve o embarque de 2 mil imigrantes e suas famílias, com a autorização do governo austríaco, para trabalhar na estrada. Este grupo deveria ser localizado ao longo da ferrovia após sua construção. O mais curioso é que estes trabalhadores seriam embarcados por conta do governo do Brasil (GAZETA CATHARINENSE, 08/04/1908), poupando recursos da BRC.

A possibilidade de apoio do Governo Federal à imigração era prevista pelo decreto 6.533 (20/06/1907), pois este poderia “conceder passagens” aos estrangeiros, embora coubesse à Companhia a propaganda no exterior e a venda de lotes (EFSPRG, Decretos e contractos..., 1910, p. 250). Wanke comenta que a importação de imigrantes se fazia sob as expensas do Governo Federal, assim como muitas vezes o retorno daqueles que não se adaptavam:

> Foram eslavos, recrutados na zona mais pobre da Europa, a Galícia (então parte do Império Austríaco), na parte russa da Polônia, e na Curlândia. Estes pobres imigrantes foram explorados ao máximo [...] e muitos tiveram que reemigrar – sempre por conta do governo (1993, p. 116).

Ainda em abril de 1908, outro periódico comemorava a chegada dos 2 mil austríacos “[...] destinados para as terras que margeiam a estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande do Sul” (O TRABALHO, 18/04/1908). A vinda destes imigrantes era creditada ao trabalho da Comissão de Povoamento do Solo, organizada pelo Governo Federal. O povoamento se daria a partir da cidade de Ponta Grossa, ocupando todas as terras pertencentes à Companhia da Estrada de Ferro, até no rio do Peixe (O TRABALHO, 18/04/1908).

A presença de imigrantes de diferentes nacionalidades na construção de ferrovias ocorria em algumas regiões. Um caso célebre certamente foi a Madeira-Mamoré. Não existe consenso quanto à extensão do trabalho estrangeiro em ferrovias do principal centro econômico do país, São Paulo. Enquanto Mautner acredita em uma preponderância de operários europeus nesta atividade, devido à escassez de mão de obra (1992, p.64/65), Lanna (2002, p. 111) considera que a arregimentação de trabalhadores imigrantes não era uma possibilidade concreta no Sudeste, onde a opção das lides na cafeicultura parecia mais atraente. No Sul, acredita esta autora, a colonização abria outras possibilidades, o que também inviabilizaria a utilização dos imigrantes. Entretanto, várias evidências apontam para uma combinação do trabalho agrícola e povoamento com o trabalho nos caminhos de ferro, durante o século XIX e início do XX.

Tal ocorreu, por exemplo, no Rio Grande do Sul durante o processo de instalação de judeus russos junto a terras da *Compagnie Auxilaire de Chemins du Fer au Brésil*, tanto na colônia Filipson quanto na colônia de Quatro Irmãos, ambas do início do século XX. Nesta fase, a *Compagnie* construía o trecho gaúcho da EFSPRG, necessitava de mão-de-obra para explorar a madeira da região e mais tarde veio a utilizar os trabalhos dos colonos na construção do ramal férreo Quatro Irmãos – Erebango (GRITTI, 1997, p. 37).[45] Observe-se também que a Estrada de Ferro do Paraná contou com os braços de um grande número de italianos, recrutados em algumas colônias mal sucedidas estabelecidas serra abaixo (WANKE, 1997, p. 95). No final do século XIX, afirma Holzmann, muitos colonos russos emigrados para o Paraná abandonaram as lides agrícolas para buscar ofícios nas cidades ou

[45] Havia fortes laços entre a *Jewish Colonization Association*, responsável pela formação das colônias, e a *Compagnie Auxilaire*, pois o vice-presidente da primeira, Franz Philipson, era também o presidente da segunda. O próprio Teixeira Soares envolveu-se na avaliação da floresta de Quatro Irmãos e produziu um relatório sobre o assunto (GRITTI, 1997, p. 19 e 37). Neste caso ganha destaque a associação da Companhia Férrea com a Companhia Colonizadora.

então foram construir estradas (2004, p. 48). No ramal de Serrinha da EFSPRG, empregaram-se “[...] principalmente italianos e poloneses, além de um pequeno grupo de portugueses e espanhóis” (HELLING, 1931, p. 28). Um grande volume de poloneses emigrados dirigiu-se à construção da EFSPRG, especialmente a partir de 1908 (GLUCHOWSKI, 2005, p. 38). Estudo sobre a história de Ponta Grossa menciona que “A Estrada de Ferro absorveu grande volume de mão-de-obra, inclusive de imigrantes, para sua construção e manutenção [...]”(GONÇALVES; PINTO, 1983, p. 119). Acredito que se fosse realizado um levantamento exaustivo destes episódios, se constataria que no Sul do país a mão-de-obra imigrante foi constantemente utilizada na construção e manutenção dos caminhos de ferro.

Algumas obras de memórias de imigrantes ou de seus descendentes também indicam a arregimentação destes para os trabalhos ferroviários. Em certas ocasiões esta se dava ainda na Europa, como no caso dos antepassados (bisavô e avô) de Eno Teodoro Wanke, que foram contratados pela *Compagnie Générale de Chemins de Fer Brèsiliens* para serviços referentes às obras de arte de ferrovias. A propaganda buscava operários especializados, sobretudo junto ao Império Austríaco e na Alemanha, para a construção da Estrada de Ferro do Paraná (WANKE, 1993, p. 96 e 103). Destacando-se nestas tarefas, tornaram-se altamente especializados, operando em diferentes cargos ao longo da existência.

Alguns imigrantes que se dirigiam para a região de Erechim também trabalharam em ferrovias. Stanislau Szynkaruk foi recrutado pouco depois que chegou ao Brasil (GARCEZ, 2003, p. 61); Lourenço Trzcinski trabalhou como colocador de dormentes em uma Estrada de Ferro do interior do Rio Grande do Sul e posteriormente foi trabalhar em uma ferrovia paulista (GARCEZ, 2003, p. 67). Em 1910 chegaram a Passo Fundo, interior do Rio Grande do Sul, alguns imigrantes solteiros gravemente enfermos que haviam trabalhado na Madeira – Mamoré e contraído moléstias típicas da região Amazônica (GARCEZ, 2003, p. 57). Buscavam no Sul oportunidade de colonização, que não haviam encontrado no Norte do país.

Livros de memórias familiares tratam de imigrantes que vieram a trabalhar na construção EFSPRG. A narrativa de Milton Zomkowski, bastante romanceada, relata a

chegada de um antepassado ao Paraná e as dificuldades enfrentadas ao início da colonização, minoradas com os trabalhos na ferrovia:

> Ele encontrava-se sem dinheiro e sem alimento; entretanto, como havia começado a trabalhar, ajudando colocar dormentes na então importante Estrada de Ferro Paraná – Santa Catarina, as coisas andavam mais favoráveis (ZOMKOWSKI, 2001, p. 9).[46]

Um dos principais meios de chegada destes imigrantes à região se dava através do porto de Paranaguá. Em variados ofícios do agente da Comissão de Colonização do Paraná, Polycarpo José Pinheiro, ao seu superior pude verificar o contínuo aporte de imigrantes através de vapores oriundos, principalmente, do porto do Rio de Janeiro e, em alguns casos, diretamente dos portos europeus. Parte dos recém chegados eram remetidos à Ponta Grossa e parte à Curitiba, sendo que alguns seguiam viagem para outros destinos, como o Rio Grande do Sul (COMISSÃO DE COLONIZAÇÃO DO PARANÁ. Ofícios do agente..., 1908). Aqueles remetidos à Ponta Grossa em geral permaneciam na hospedaria dos imigrantes daquela cidade até ter definido seu destino final, transformando a Princesa dos Campos em uma localidade cosmopolita, onde se encontravam “[...] paranaenses de quasi todas as localidades do Paraná, brazileiros do Sul e do Norte, allemães, syrios, italianos, suissos, francezes, polacos, hespanhóes, suecos, hollandeses” (VÍTOR, 1913, p. 312).

Os números dos colonos desembarcados no Porto de Paranaguá eram bastante variáveis, podendo ser irrisórios, por exemplo, no dia 30/05/1908 chegaram apenas seis imigrantes pelo vapor “Syrio” ou significativos, como no dia 15/04/1908, quando chegaram 329 imigrantes pelo vapor “Sofia Hokemberg”. Em todas as chegadas o Agente Polycarpo enviava ao Chefe da Comissão de Colonização uma listagem completa dos recém-chegados e informava seu próximo destino, acomodando-os temporariamente na hospedaria dos imigrantes de Paranaguá (COMISSÃO DE COLONIZAÇÃO DO PARANÁ. Ofícios do agente..., 1908).

Infelizmente os ofícios não contêm a informação que mais me interessava: quantos e quais destes imigrantes tinham como destino a construção da Linha Sul da EFSPRG. Mas podemos percorrer um outro caminho para chegar a uma informação aproximada.

---

[46] Algumas fontes, em geral não institucionais nem oficiais, tratam a EFSPRG como Estrada de Ferro Paraná – Santa Catarina. Possivelmente a confusão se explique pela participação posterior desta ferrovia na Rede de Viação Paraná – Santa Catarina.

Para entendermos melhor a linguagem dos ofícios, acredito ser adequado observarmos algumas referências jornalísticas. Através dos periódicos temos algumas menções esparsas às viagens marítimas que traziam os imigrantes até Paranaguá. Uma delas: “Trabalhadores. Rio, 16 – O vapor ‘Oceania’ conduz para Paranaguá 208 trabalhadores que se destinam á EFSPRG” (DIÁRIO DA TARDE, 16/05/1908). Penso que estes sejam os mesmos trabalhadores aos quais se refere o ofício de 14 de maio de 1908: “Junto relação de 206 immigrantes (trabalhadores) chegados hontem pelo vapor ‘Oceania’, e que seguem amanhã de madrugada em trem especial até Ponta Grossa” (COMISSÃO DE COLONIZAÇÃO DO PARANÁ. Ofícios do agente..., 14/05/1908).[47] Além da referência jornalística, o que me leva a supor que sejam os mesmos operários é o fato de serem descritos como “trabalhadores” e terem seguido para Ponta Grossa através de “trem especial”, de madrugada (ou seja, evitando que utilizassem o espaço diário dos passageiros comuns). Aceitando que os imigrantes destinados à EFSPRG eram tratados como “trabalhadores”, podemos elencar ao menos outras duas indicações da chegada de operários imigrantes, durante 1908, ao porto de Paranaguá.

> É esperado hoje o vapor ‘Oceania’, com 210 trabalhadores, que farei embarcar de acordo com as ordens do Sr. Dr. Ferreira Correia (COMISSÃO DE COLONIZAÇÃO DO PARANÁ. Ofícios do agente..., 13/05/1908).
>
> Junto relação dos 131 immigrantes trabalhadores chegados hontem pelo vapor austriaco “Francesca” e que seguem hoje pelo trem da Tabella (COMISSÃO DE COLONIZAÇÃO DO PARANÁ. Ofícios do agente..., 1º/06/1908).

Possivelmente estes trabalhadores sejam aqueles mencionados em jornal curitibano de junho de 1908, que afirma que 130 homens estiveram hospedados na Hospedaria dos Imigrantes em Curitiba, destinados à construção da EFSPRG (DIÁRIO DA TARDE, 02/06/1908).

Certamente não podemos descartar que outros imigrantes, não descritos como “trabalhadores”, estivessem destinados à EFSPRG. Além disso, a coleção dos Ofícios pesquisados não parece estar completa. Em 13 de junho de 1908 o jornal curitibano Diário da Tarde destacou a chegada a Curitiba de 230 imigrantes com destino a Ponta Grossa e à EFSPRG; em 1º de julho de 1908 noticiou a chegada de um vapor alemão a Paranaguá,

---

[47] Possivelmente tenha havido algum engano na data citada no jornal.

trazendo trabalhadores para a EFSPRG (DIÁRIO DA TARDE, 1º/07/1908), porém estas informações não encontram correspondência nos já citados Ofícios. Em vista destas dificuldades, torna-se praticamente impossível realizar um levantamento numérico dos imigrantes que desembarcaram com o destino à EFSPRG já selado. Sabemos, porém, quantos destes vieram às expensas do Governo Federal em 1908:

> De acordo com a estatistica junto, a entrada de immigrantes neste Estado, durante o anno de 1908, foi de 6.231, estando neste numero incluidos 658 trabalhadores que vieram por conta do Governo Federal, para os trabalhos da EFSP-RS (ESTADO DO PARANÁ, Relatório apresentado ao Presidente do Estado..., 1909, p. 27/28).

Embora o *Relatório* em questão não determine a nacionalidade destes trabalhadores, informa os meses de sua entrada: em abril foram 322, em maio 206 e em junho foram 130 os homens trazidos pela União para a BRC (ESTADO DO PARANÁ, Relatório apresentado ao Presidente do Estado..., 1909). Não foi possível determinar até quando o Governo Federal teve tal participação na importação de mão-de-obra para a EFSPRG. Wachowic menciona a suspensão do financiamento do transporte de imigrantes pela União, devido a desentendimentos com a alta direção da Companhia, mas não apresenta o ano em que o fato teria se dado (1984, p. 62).

O maior aporte de imigrantes para a EFSPRG se dava através do Paraná.[48] Segundo Balhana (1969) durante o século XIX a imigração para este estado acontecia especialmente a partir de duas diretrizes: a criação de uma agricultura de abastecimento, baseada no estabelecimento de colônias nos arredores dos centros urbanos, e ainda a imigração para fornecimento de trabalhadores às grandes obras públicas. Em tempos em que as colônias tornavam-se decadentes, o poder público contava com o desenvolvimento da viação férrea para aumentar a inserção do imigrante na sociedade paranaense (BALHANA, 1969, p. 14), sendo que a demanda era repartida entre a colonização e a necessidade de mão-de-obra para a construção de obras como Estradas de Ferro e linhas telegráficas (NADALIN, 2001, p. 78). As próprias companhias concessionárias das construções passaram a intensificar o

[48] No Paraná, assim como em outros Estados, a imigração assumia uma relevância política: “A importância política da imigração no Paraná é de duas ordens: a primeira, pelo povoamento do território, diversificação das atividades econômicas e decisiva contribuição à urbanização, fatores que cooperam para o crescimento das receitas públicas; a segunda, de se formar [...] a primeira classe média do país (formada por pequenos proprietários rurais, artesãos e comerciantes), segmento que, pela sua simples presença, concorre para a democratização da propriedade e do poder” (MAGALHÃES, 2001, p. 32).

processo imigratório, em fins do XIX. Conforme Diacon (1991, p. 55) a colonização no Paraná alcançou seu ápice no período entre 1905 e 1914, com a criação de colônias federais e estaduais que continham cerca de 25 mil residentes. Ou seja, o auge do processo de imigração coincide com os trabalhos de construção da BRC na região.

Raras são as evidências de entrada de imigrantes através de Santa Catarina para a construção da EFSPRG. Este estado recebia, ano a ano, um volume de europeus muito menor do que o recebido pelo Paraná no mesmo período. Entre julho de 1908 e maio de 1913, o estado de Santa Catarina recebeu apenas 5.028 imigrantes. Este número foi incrementado entre maio de 1912 e maio de 1913, quando foram recebidos 2.002 imigrantes. Deste total, segundo os cálculos oficiais

> [...] estão localizados nos nucleos federaes 3.044, tendo os restantes procurado collocação nas colonias antigas, nas villas e cidades do Estado e nos trabalhos de construcção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, podendo-se calcular que, no maximo se tenha retirado para fóra do Estado 15% do total dos entrados (MENSAGEM DO GOVERNADOR DE SANTA CATARINA, 1913, p. 50).

Assim, uma parcela dos imigrantes que vinham a Santa Catarina também acabava por destinar-se à construção da EFSPRG. Contudo a *Mensagem* não deixa claro se era para o tronco principal ou para o ramal São Francisco. Parte da documentação, sobretudo de origem catarinense, costuma referir-se à São Francisco como EFSPRG, já que a linha principal passava unicamente por terras sob jurisdição paranaense. Torna-se, portanto, muito complexo estabelecer um cálculo numérico preciso sobre a participação destes no tronco Sul.

Existe ainda o caso dos imigrantes que, vindos para as lides na terra, desviaram de seu destino para engajar-se na construção. As dificuldades por que passava o colono logo que era fixado ao solo eram determinantes neste sentido.

> No primeiro ano do estabelecimento, suporta o imigrante as contrariedades decorrentes do trabalho de aclimação e de adaptação aos usos e costumes do país para o qual se transferiram e se a essas contrariedades vem se juntar ao fracasso de sua primeira lavoura, é natural que o desespero lhe abata e espírito, dando-lhe ímpetos de abandonar de todo o serviço agrícola para dedicar-se a trabalhos mais compensadores de seus esforços (RELATORIO REFERENTE AO ANNO DE 1911..., 1912, p. 14).

Alguns, mesmo já fixados à terra, saíram de suas colônias visando o ganho de um dinheiro que parecia ser fácil e certo. Esta prática não era recente e provocava diferentes reações na sociedade paranaense, pois parte a via como positiva, já que garantia a subsistência do colono nos tempos de entressafra, enquanto outra parte a abordava negativamente, já que dificultava a fixação definitiva do imigrante. O índice de fixação dos trabalhadores à terra no Paraná era baixo, e muitas colônias não vingaram (NADALIN, 2001, p. 79).

Em 1861 um cronista paranaense assinalava a baixa "qualidade" dos imigrantes europeus, segundo ele quase sempre "viciosos e incorrigiveis". Os poucos lavradores qualificados que adentravam o Paraná acabavam por desertar do trabalho no sertão, transferindo-se para as cidades ou então "[...] vão enganjar-se na qualidade de trabalhadores das estradas de ferro, onde com certeza recebem pingues salarios" (CRUZ, 1990, p. 26). Poucos anos após (1875) o Presidente da Província do Paraná sugeria exatamente que, após a fixação ao solo, o imigrante deveria ser empregado na construção de estradas, cessando assim a alimentação por conta do governo e desonerando os cofres públicos (WACHOWICZ, 1988, p. 146).

Esta alternativa era bastante atraente e acabava por captar europeus de diferentes origens étnicas. No caso da EFSPRG, Wachowic assinalou que "Os trabalhadores eram recrutados nas colônias organizadas por imigrantes nos Estados do Paraná e Santa Catarina" (1984, p. 53). Mais tarde, nos serviços das serrarias da *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, também serão encontrados um bom número de imigrantes europeus, sobretudo poloneses, ucranianos e alemães. Restava aos caboclos especialmente o trabalho bruto de corte e transporte de toras na mata (TOMPOROSKI, 2006, p. 19).

Tratando especialmente da presença polonesesa nos trabalhos da ferrovia, Tokarski comenta que

> Quando nos primeiros anos do século XX a construção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande e do ramal União da Vitória – São Francisco do Sul invadiu a região do Contestado, não foram poucos os polacos que abandonaram a roça e ofereceram mão-de-obra aos trabalhos ferroviários. Era apenas um paliativo aos dissabores encontrados na lavoura (IN ESPIG; MACHADO, 2008, p. 259).

Os imigrantes poloneses, ao que tudo indica, estão dentre os mais utilizados na construção da ferrovia e na ocupação das colônias da EFSPRG. Em 1924 o ex-cônsul da República da Polônia em Curitiba publicou, na Polônia, uma alentada obra em que investiga aspectos da colonização polonesa para o Brasil, em especial para o Paraná. Esta foi traduzida para o português e publicada em nossa língua em 2005, constituindo uma boa fonte de informação sobre o tema. A partir de 1907 a BRC iniciou sua propaganda na Europa, sendo que na Galícia seu agente era o conde Le Hon. Várias colônias foram fundadas nesta época para abrigar estes imigrantes, tanto pelos governos federal e estadual paranaense quanto pela própria EFSPRG. A partir de 1908 "[...] uma parte dos recém-vindos vai trabalhar na construção da ferrovia" (GLUCHOWSKI, 2005, p. 38). Muitos se direcionaram para a colonização de terrenos contíguos à ferrovia. Gluchowski afirma que ao sul de Ponta Grossa e ao longo da EFSPRG encontra-se o "[...] terreno da colonização polonesa concentrada" (2005, p. 72).[49]

Os números da imigração polonesa mencionados pelo ex-consul são bastante impressionantes, não apenas pelo volume, mas também por sua concentração no Paraná. Seriam quatro os períodos de forte imigração polonesa para o Brasil, deste 1889 até 1914, caracterizando a chamada "febre brasileira". Entre os anos que me interessam mais diretamente, entre 1900 e 1914, o Paraná teria recebido 14.730 poloneses, Santa Catarina cerca de 1.000, o Rio Grande do Sul 7.000 e os demais estados do país apenas 2.000 (GLUCHOWSKI, 2005, p. 45). Os números apresentados por Romário Martins também são muito expressivos. Somando o grupo ucraino ao grupo polonês, as entradas no Paraná teriam atingido 28.937 imigrantes entre 1907 e 1914 (1941, p. 66). Ou seja, o grande volume de poloneses imigrados proporcionava uma possibilidade de mão-de-obra abundante, que em parte ligou-se aos empreendimentos da EFSPRG através das colônias e da construção de sua Linha Sul. No quadro geral, instalaram-se no Paraná 83.012 colonos estrangeiros entre 1829 e 1911, embora muitos não tenham permanecido nas colônias, em parte fracassadas (NADALIN, 2001, p. 79).

No caso das colônias implantadas pela EFSPRG já se previa uma utilização prévia dos imigrantes nos trabalhos de construção da ferrovia. O decreto n. 6.533, de junho de

---

[49] O autor destaca as várias colônias localizadas nesta zona, descrevendo-as com detalhes; mais adiante menciona que nos anos 1920 os colonos já iniciavam um movimento de deslocamento para o interior do estado, em busca de lotes melhores e mais baratos (GLUCHOWSKI, 2005, p. 78).

1907, que definia providências para o povoamento das terras marginais ou próximas da ferrovia estabelecia em seu artigo 11 que

> O serviço de localização, inclusive auxilios para o primeiro estabelecimento, correrá a expensas da Companhia, que deverá fornecer aos immigrantes recem-chegados ferramentas e sementes, e *proporcionar-lhes, sempre que não houver inconveniente, trabalhos a salario na estrada* ou nas proximidades do lote, afim de se tornar facil a manutenção dos mesmos, fazendo-lhes, quando preciso, adiantamentos em generos alimenticios ou em moeda, até a primeira colheita (EFSPRG, Decretos e contractos..., 1910, p. 250). [grifos meus]

Para aqueles que não se encontravam nas propriedades da Companhia, havia o esforço dos aliciadores de mão-de-obra que percorriam a região colonial paranaense em busca de braços, a exemplo do que Batista Raphaeli fazia na região serrana. Wanke (1993, p. 116) destaca este recrutamento junto às colônias. Alguns imigrantes levavam em conta a sazonalidade dos produtos agrícolas, trabalhando em tarefas remuneradas durante a entressafra e retornando à propriedade (onde deixavam a família) no momento das lides do campo.[50] Este aspecto não escapou ao viajante francês Pierre Denis. Ao tratar da colonização paranaense, afirmou que a abertura da linha São Paulo – Rio Grande representou o fim do período de isolamento das colônias interioranas, que a partir daí tiveram um desenvolvimento impressionante. O papel dos colonos na construção também encontra menção: “Durant les longues anneés de la lente construction de la voie, les cólons prirent part aux travaux de la ligne. Ouverte au trafic, elle améliorera efficacement leur condition”[51] (DENIS, 1909, p. 229).

Os trabalhos de construção da EFSPRG afiguravam-se como um meio de ganho alternativo, com o qual se podia contar mesmo em tempos de má colheita. Esta possibilidade era celebrada também por jornais do interior catarinense. No caso da *Vanguarda*, de Campos Novos, o articulista felicitava a região pela expectativa de colonização trazida pela EFSPRG, sobretudo no Vale do Rio do Peixe. O colono recém chegado teria trabalho remunerador durante a construção da ferrovia, enquanto a família

---

[50] Este foi o caso do polonês imigrado Estefano Zoblaski, que deixou a mulher e os filhos menores na colônia de Guarapuava, dirigindo-se à construção da EFSPRG (que, na época, ainda se concentrava na Linha Norte). Contudo não retornou, como esperado, e durante sua ausência contraiu novas núpcias, sendo desmascarado e sofrendo processo (DIÁRIO DA TARDE, 3/07/1908).

[51] [tradução aproximada] “Durante os longos anos da lenta construção da via, os colonos tomaram parte nos trabalhos da linha. Aberta ao tráfego, esta irá melhorar eficazmente sua condição”.

permaneceria nos trabalhos agrícolas. No segundo ano, já poderia vender os produtos; e no terceiro ano, poderia inclusive exportá-los por via férrea (VANGUARDA, 01/06/1908). Esta visão idílica irá contrastar com as críticas do governo catarinense a esta colonização.

Todas estas estratégias utilizadas pela EFSPRG para a obtenção de mão-de-obra alcançaram um resultado bastante rápido, segundo a documentação. A correspondência de Sengès ao chefe do Departamento de Fiscalização de Estradas de Ferro, em abril de 1908, já assinala um incremento impressionante: “Since January the work has gone on with more activity and the labour has been increased to be further increased to nearly 5.000 workmen within a short time according to information received to me”[52] (SENGÈS, 20 de abril de 1908). Informação semelhante sobressai do *Relatório* do Ministério referente a 1908, que comemora a melhoria da situação da Linha Sul e o volume do pessoal:

> Removidas as causas que occasionaram grande atrazo aos trabalhos neste trecho, é justo mencionar a sua melhor situação geral, satisfactoria sobre todos os pontos de vista, si se attender ao curto prazo decorrente desde a nova organisação. O pessoal, que difficilmente se obtinha até Novembro, cresceu avultadamente, a ponto de exceder de 5.000 pessoas (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1909, p. 352)

Um jornal do interior, comemorando a aproximação da ferrovia, destaca a presença de “Um exercito de 4.800 homens, entre eles, qual torre de Babilônia, todas as linguas, todas as cores e raças” (O TRABALHO, 18/08/1908).

Seria este dado de 4.800 a 5.000 operários confiável? Teria a empresa conseguido reunir um volume tão grande de homens em apenas cinco meses? Um aspecto a considerar é que o dado foi repassado ao fiscal pela própria Companhia, que desejava mostrar-se capaz de cumprir o prazo acordado com o governo, pois disso dependia a liberação dos depósitos em Londres. O andamento da construção, entretanto, demonstra numericamente um bom avanço durante o ano de 1908, assim como cresce o número de casas de turma.[53] Tudo isso

---

[52] [tradução aproximada] “Desde janeiro o trabalho ocorreu com maior atividade e a produção foi aumentada com o acréscimo de aproximadamente 5.000 trabalhadores em curto prazo de acordo com as informações que recebi”.

[53] As casas de turma eram, segundo funcionário da ferrovia, “[...] apenas pequenos agrupamentos de casinhas simples de moradia, nas quais uma turma de 5 a 10 trabalhadores mora, junto com um encarregado. Cada turma tem um trecho de 7 a 10 quilômetros para manter a conserva” (HELLING, 1931, p. 35). Como as casas de turma se destinavam a turma da conserva, deviam servir apenas ao grupo contratado diretamente pela Companhia. Vide tabela 10.

sugere um grande aumento da quantidade de trabalhadores, que, acredito, deve se aproximar do número mencionado:

Tabela 12

Extensão (totais em Quilômetros) Itararé ao Uruguai e ramais

Ano	**Em tráfego**	**Em construção**
1906	416,852	345,220
1907	416,852	445,960
1908	567,663	313,524
1909	619,325	263,962
1910	883,131	----
1911	883,131	102,500
1912	883,131	102,500
1913	883,205	60,000
1914	883,205	60,000
1915	883,206	----
1916	883,206	----

Fonte: Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativas aos anos de 1906 e 1916. Organizada pela autora.

Tabela 13

Casas de turma existentes na EFSPRG

Ano	Casas de turma
1906	36
1907	36
1908	51
1909	81
1910	87
1911	87
1912	87
1913	95
1914	95
1915	95
1916	97

Fonte: Estatísticas das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativas aos anos de 1906 e 1916. Organizada pela autora.

Porém aos poucos ficou claro para a Companhia que captar a mão-de-obra não era sinônimo de mantê-la. Muitos trabalhadores se evadiram da construção, por variados motivos, mas, sobretudo devido ao não cumprimento das promessas salariais, maus tratos

impingidos ou péssimas condições de vida na região. O movimento de fuga, para alguns, teve início logo após sua chegada ao local dos trabalhos, e envolvia apelos às autoridades:

> Os colonos contractados na Europa pela EFSPRG e que já estiveram em serviço naquella via-ferrea, começaram de abandonar o trabalho vindo para esta capital, em virtude de não ter a direcção da companhia, segundo declaram, cumprido com as clausulas contractadas. Na hospedaria de immigrantes aqui, acham-se grandes turmas daquelles colonos que solicitam providencias para voltar á patria. O sr. consul austriaco foi até ao Porto da União da Victoria entender-se a respeito com a direcção da companhia (DIÁRIO DA TARDE, 04/05/1908).

Aos poucos este quadro passou a repetir-se tragicamente. Os periódicos lamentavam que a EFSPRG trazia "levas de trabalhadores" que seguiam para o interior, retornando algum tempo após a pé e "[...] estropiados, sem dinheiro, sem passagem para repatriarem-se". Estes acabavam por vagar pelas ruas, sem abrigo. No dia 08 de junho de 1908 um grupo destes homens postou-se em frente ao consulado alemão, pedindo repatriação. O jornal considerava que a EFSPRG, que mandava buscar estes "pobres homens" em suas pátrias, deveria recebê-los de melhor maneira (DIÁRIO DA TARDE, 09/06/1908). Outra atitude, tomada por alguns grupos de imigrantes descontentes, era o deslocamento para países próximos. Causou espécie a imigração espontânea feita por um grupo de 60 imigrantes poloneses, "robustos e aptos para o serviço da lavoura" para Posadas, na Argentina (DIÁRIO DA TARDE, 15/07/1908). Estes teriam alegado que a EFSPRG faltou com os compromissos assumidos (DIÁRIO DA TARDE, 28/07/1908). Poucos dias depois, anunciava-se a chegada a Posadas de 50 colonos russos na mesma situação (DIÁRIO DA TARDE, 18/08/1908).[54]

Um caso bastante sério envolveu um grupo de trabalhadores russos que, na falta de um cônsul em Curitiba, protestaram junto ao consulado alemão. Estes afirmavam que haviam assinado um contrato que lhes garantia um salário diário correspondente (em rublos) a quase 7$000, mais a alimentação por conta da Companhia. Contudo, uma vez no Brasil, os dispêndios com alimentos eram descontados e de forma tão exorbitante que

[54] A nacionalidade destes imigrantes dificilmente pode ser precisada, pois na época a imprensa e mesmo o poder público confundiam estes dados com freqüência. Um dos inúmeros *Relatórios* do governo paranaense de 1911 mencionava os números de imigrantes chegados à hospedaria da capital, incluindo (dentre outros) certo número de "polacos russos", "polacos austríacos" e ainda "russos" (ESTADO DO PARANÁ, Relatório apresentado ao Presidente do Estado pelo Secretario d'Estado dos Negocios de Obras Publicas e Colonisação, 1911, p. 21).

pouco lhes sobrava. Um dos homens que fazia parte do grupo afirmou ter trabalhado por 20 dias e algumas noites na estrada, tendo recebido apenas 15$000, descontada a importância referente à alimentação. Apresentou ao cônsul uma caderneta, onde eram debitados gêneros por preços elevadíssimos (DIÁRIO DA TARDE, 06/07/1908).

A se crer nas informações dos russos, havia ainda muitas irregularidades no transporte dos imigrantes trabalhadores até o Brasil. Devido a uma proibição à propaganda imigratória na Rússia, estes tiveram que transpor a fronteira clandestinamente, pagando aos agentes da EFSPRG o valor de 70 a 100 rublos cada um. Enquanto esperavam em Trieste pelo vapor que os traria, tiveram cassados os contratos que haviam assinado. Foram costeados em Paranaguá, "não se sabe por conta de quem". Durante sua demanda aos poderes públicos, os russos foram abrigados em armazéns no Betel, em frente ao consulado austríaco. "Não sabemos por conta de quem foram alojados esses homens; mas sabemos que a ultima leva que aqui esteve, foi hospedada por conta do Estado, onerando assim os já depauperados cofres estadoaes" (DIÁRIO DA TARDE, 06/07/1908).[55]

O relato memorialístico de Helling nos apresenta o grupo de russos sob um outro olhar, o olhar do funcionário zeloso e defensor da Companhia. Ele os descreve como pessoas calmas, porém pouco interessadas no trabalho:

> Na construção de nossa Estrada de Ferro foram contratados trezentos russos que tinham vindo direto de Odessa [...]. Eram belas figuras altas com olhos de um azul claro e maneiras calmas. No entanto, não gostavam do trabalho e da comida. Depois de pouco tempo, nenhum deles apareceu mais no canteiro de obras. Acamparam na última estação em volta das cantinas, e em função de lá não haver ranchos suficientes, sem delongas eles ocuparam os vagões de carga vazios e lá firmaram residência (HELLING, 1931, p. 77).

Após um pequeno conflito, Helling conseguiu desalojar estes homens dos vagões da empresa e, após pagá-los, constatou que não desejavam mais trabalhar na Estrada de Ferro. Aparentemente o grupo pertencera ao Exército Russo, pois em sua descrição "[...] todos estavam uniformemente vestidos com velhas fardas militares acinzentadas" (HELLING, 1931, p. 78). Estes homens marcharam

---

[55] Esta posição crítica era coerente com o discurso enunciado pelo Diário da Tarde, uma folha de composição liberal e oposição ao Governo Federal, de posições regionalista e sensacionalista (DALFRÉ IN ESPIG; MACHADO, 2008, p. 214).

> [...] a pé ao longo da linha férrea até Curitiba, a capital do Estado, mais de 500 km, e lá se instalaram na rua em frente ao consulado austríaco (lá não havia um consulado russo) e acamparam dia e noite e pediam para serem enviados de volta a Odessa. Quando a polícia avançava sobre eles, ajoelhavam-se, levantavam as mãos, pediam e imploravam e finalmente também foram um pouco para o lado, mas tão logo os soldados se foram, eles se puseram de volta lá; de modo que por fim houve uma irritação pública e o governo do Estado solicitou a nossa companhia ferroviária que o pessoal fosse removido (HELLING, 1931, p. 79).

A “irritação pública” com o grupo é perceptível através das páginas dos jornais. O engenheiro Bryant, que então representava a Companhia no Estado, foi convocado pelo cônsul alemão para dar explicações e tentar resolver o impasse (DIÁRIO DA TARDE, 07/07/1908). Inteligentemente, já que o grupo de russos tornara-se um problema na capital e os olhos da opinião pública voltavam-se para o assunto, Bryant ofereceu através do consulado uma série de concessões. Os feitores de turma contra os quais se queixavam seriam substituídos; [56] da mesma maneira, seriam substituídos os fornecedores de alimentos considerados de baixa qualidade; e os pagamentos seriam feitos, doravante, mensalmente (DIÁRIO DA TARDE, 11/07/1908). Frente a tantas concessões, parece ao articulista do *Diário* que a recusa dos russos em trabalhar é “inexplicável”. Outra providência tomada por Bryant foi telegrafar aos agentes aliciadores, para confirmar se de fato haviam prometido o valor declarado pelos russos, considerado uma “exorbitância” (DIÁRIO DA TARDE, 11/07/1908). Alguns dias depois, a diretoria da Companhia, acreditando impossível um acordo com “aquella gente”, resolveu repatriá-los. O jornal comenta que alguns homens negaram-se a regressar à Rússia, pois estariam envolvidos em atos criminosos em uma pátria de origem. Estes permaneceram na Capital paranaense (DIÁRIO DA TARDE, 18/07/1908).

O retorno do grupo tornara-se uma questão política, como reconhece Helling:

> A empresa havia trazido os russos do Rio de Janeiro para o Paraná, e deveria, portanto, providenciar para que o bando fosse despachado. A companhia não estava diretamente obrigada a isso, mas tinha interesse em manter boas relações com o governo estadual; e até mesmo o Governo Federal concordou energicamente com a solicitação do governo estadual, de modo ela se viu incumbida de fretar um pequeno vapor e por fim mandar todo o grupo diretamente de volta para Odessa; pois outros países também se recusaram a

[56] Apenas nesta edição do *Diário da Tarde* é que surge pela primeira vez a menção aos maus tratos de feitores.

> deixar os vagabundos desembarcar. A brincadeira custou à empresa a ninharia de 50.000 marcos (HELLING, 1931, p. 79).

Embora o episódio tenha arranhado a imagem da EFSPRG, esta conseguiu dar-lhe uma boa solução frente à opinião pública e ao Governo do Estado. No entanto, este caso trouxe a tona duas questões importantes e que passaram a ser discutidas via periódicos: a "qualidade" dos imigrantes trazidos da Europa pela empresa e a responsabilidade pelos gastos com esta imigração.[57]

Considerava-se que a imigração deveria envolver, sobretudo, as chamadas populações rústicas dos países europeus. Estas eram pacíficas e labutavam de sol a sol. "É entre estas populações que a propaganda deve ser mais activa. A propaganda nas cidades tem o inconveniente de attrahir toda a sorte de malandrins" (DIÁRIO DA TARDE, 28/08/1908). Porém a contratação feita pela EFSPRG não demonstrava tais cuidados:

> *A Noticia*, da capital federal, demonstra que os trabalhadores para a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande *são arrebanhados a torto e a direito, vindo para o Brasil com passagens pagas pelo governo como si fossem imigrantes* (DIÁRIO DA TARDE, 13/06/1908). [grifos meus]

Faltavam, portanto, critérios na contratação feita na Europa pelos agentes da empresa. Assim se explica a vinda dos russos "desclassificados" vistos acima, e também de imigrantes holandeses que tiveram um tiroteio com a polícia na hospedaria de Paranaguá. Um deles era destinado à EFSPRG, e todos haviam entrado no país com suas armas (DIÁRIO DA TARDE, 11/09/1908). Estes mesmos imigrantes, algum tempo depois, perturbaram a ordem em Ponta Grossa (GAZETA CATHARINENSE, 16/10/1908). Mas além de não possuírem o perfil adequado para a imigração, denuncia o *Diário*, os homens arrebanhados na Europa tinham suas passagens *pagas pelo governo* – ou seja, o Estado era onerado por um gasto que deveria ser de competência da empresa aliciadora.

Politicamente, contudo, interessava ao Paraná promover a colonização das margens do Rio do Peixe devido à famosa questão de limites. Esta tentativa tomou corpo especialmente a partir de 1908. Tal manobra não escapou ao governo catarinense, que protestou junto ao Ministro da Indústria e Viação contra a localização de imigrantes na

---

[57] Nesta fase, o realismo na apreciação do colono imigrante já ultrapassara uma certa visão romântica sobre este personagem (mais presente em início e meados do século XIX) e a elite paranaense via diminuído seu entusiasmo pela imigração européia (NADALIN, 2001, p. 85).

margem esquerda do Rio do Peixe sob os auspícios do governo paranaense (DIÁRIO DA TARDE, 30/05/1908).[58]

Gustavo Richard, então governador de Santa Catarina, via a colonização dos terrenos próximos ao Rio do Peixe como uma manobra política de seu opositor, e declarou que

> [...] não poderá permitir a localização de imigrantes senão por intermédio do governo do seu Estado. Esse protesto provém das notícias dadas pelos jornais do *embarque, por conta da Companhia Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, de 10.000 famílias destinadas a colonização do terreno, sendo os chefes aproveitados como trabalhadores daquela via férrea.* Tendo o Doutor Miguel Calmon mandado ouvir a respeito o Doutor Paulo Frontin, fiscal geral das estradas de ferro, e o Doutor Gonçalves Júnior, diretor da repartição do povoamento do solo, entenderam ambos que é de tudo improcedente a reclamação do governo de Santa Catarina, não lhe competindo intervir na fiscalização do serviço de imigrantes introduzidos pela referida Companhia de viação férrea em vista do contrato desta com o Governo Federal. [...] (GAZETA CATHARINENSE, 04/06/1908). [grifos meus]

É possível que o governo paranaense tenha manobrado conjuntamente com a EFSPRG a localização de imigrantes na margem do Rio do Peixe, ocupando o território contestado e consolidando sua presença na região. Seria um mecanismo seguro, pois legalmente não haveria empecilhos. Quanto a empresa, teria sua imigração promovida vantajosamente com recursos públicos, e novamente se aproveitaria da questão de limites para receber vantagens dos paranaenses. A colonização, contudo, não se realizou neste momento. O *Relatório* do Ministério da Viação constatava, em 1908/1909, que a Linha Sul percorria trechos desertos e com muitos índios e, portanto, "[...] só poderá ser colonisada quando toda estrada for aberta ao trafego" (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1909, p. 294).

Além da intenção de colonização, havia ainda a utilização da estrutura e das instalações públicas paranaenses pelos imigrantes trazidos para a construção da ferrovia, o que configurava uma irregularidade do ponto de vista legal. Mais acima se podem constatar inúmeras referências à utilização das hospedarias de imigrantes de Curitiba, Ponta Grossa e Paranaguá pelos trabalhadores da EFSPRG, às expensas do governo estadual. O serviço de recepção aos colonos em Paranaguá, como vimos, também recebia os "imigrantes

[58] De fato o governo paranaense tinha a estratégia de ocupar o espaço Contestado, criando um problema político para os catarinenses. Mais ao norte o Paraná vinha fundando vilas a partir de Rio Negro, como Três Barras, Papanduva, Colônia Lucena (Itaiópolis) e Valões (Irenópolis).

trabalhadores", acolhendo-os com alimentação e abrigo. Tudo isso aos poucos começou a receber as críticas dos jornais curitibanenses (DIÁRIO DA TARDE, 13/06/1908), que consideravam que o Estado deveria gastar em outras prioridades.

Aos poucos esta situação começou a mudar. Em fins de junho de 1908, a Comissão de Colonização do Paraná

> [...] telegraphou ao administrador da hospedaria de immigrantes daquella cidade [Paranaguá], dizendo que o governo só receberá immigrantes com familia e não trabalhadores contractados por emprezas particulares. Igual comunicado fez á directoria da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (DIÁRIO DA TARDE, 01/07/1908).

Embora seja difícil verificarmos se a utilização dos serviços públicos paranaenses pela EFSPRG cessou por completo, é possível observar, através dos jornais, uma diminuição nas referências a hospedagem dos trabalhadores em prédios públicos. Naquela que denomino a segunda fase da construção parece ocorrer um significativo declínio do uso destes serviços pela EFSPRG, conquanto este seja um tema que mereça ainda um estudo mais detalhado e específico, assim como a relação entre o governo paranaense e a direção da empresa.

O que é certo é que a alta direção da BRC continuava preocupada com o andamento dos trabalhos, com o volume de turmeiros na construção e com a necessidade de colonização posterior da zona. Uma proposta extremamente ousada começou a ser discutida nos gabinetes da empresa: a importação de 5 a 10 mil trabalhadores japoneses para a construção da EFSPRG.

A proposta partiu de uma Companhia de Emigração Oriental, chamada *Toyo Imin Goshi Kaisha*. As negociações começaram, em setembro de 1908, através de seu diretor, Tadao Kamika, e Mr. John Egan, representando a BRC. Kamika oferecia entre 5 e 10 mil trabalhadores, sendo que por contrato 30% destes poderiam trazer esposas. A *Kaisha* incluiu em sua correspondência um contrato pro-forma geral, a ser aprovado pela BRC, e um modelo de contrato individual, a ser celebrado com cada trabalhador. Em ambos constava a possibilidade dos operários aderirem espontaneamente aos projetos de colonização da empresa (OFÍCIO TADAO KAMIKA, 30 de setembro de 1908). Mais adiante Kamika escreveu diretamente a Percival Farquhar, buscando uma solução favorável ao negócio (OFÍCIO TADAO KAMIKA, 5 de outubro de 1908). Uma preocupação de Mr.

Kamika parecia ser a aceitação dos trabalhadores japoneses, pois uma conversa com Mr. Egan lhe sugerira que Governo brasileiro não seria muito favorável a sua introdução. Contudo, afirma Kamika, "[...] I fell quite sure that we can find some means or other to satisfy the Government on this point [...]"[59] (OFÍCIO TADAO KAMIKA, 30 de setembro de 1908). Constava ainda em contrato a condição de que a Companhia deveria dar aos japoneses emigrados um tratamento igual àquele dado aos trabalhadores europeus que empregava (OFÍCIO TADAO KAMIKA, 30 de setembro de 1908).

As negociações parecem ter evoluído muito pouco. Kamika conversou pessoalmente com Farquhar, ao que tudo indica no início de 1909, e com Carlos Sampaio, um dos mais importantes nomes brasileiros da BRC, alguns meses depois. Em agosto de 1909 voltou a escrever diretamente a Farquhar, oferecendo desta vez imigrantes japoneses para as colônias da EFSPRG (OFÍCIO TADAO KAMIKA, 9 de agosto de 1909). Infelizmente não tive acesso às respostas de Farquhar ao insistente Kamika.

Em 1912 o presidente da *Kaisha*, Barão Rempi Kondo, buscou uma estratégia um pouco diversa para dialogar com Farquhar. Ele convenceu um amigo do investidor americano a escrever em seu favor, elogiando a importância de sua empresa de imigração e destacando que Kondo era um dos dois ou três homens que dominava as finanças japonesas. James Mitchell insistia não apenas sobre a pertinência do negócio, mas também sobre a seriedade da empresa proponente (MITCHELL, 15 de outubro de 1912). Nesta correspondência parece que finalmente temos uma explicação para a prevenção de Farquhar frente a oferta da *Kaischa*: o todo poderoso executivo da BRC não apreciava as qualidades dos imigrantes japoneses, que havia observado na Costa Oeste dos EUA e no Hawai (MITCHELL, 15 de outubro de 1912).

Por fim, a imigração japonesa não se concretizou. Não posso deixar de pensar em como seria diversa a história da região contestada entre Paraná e Santa Catarina caso esta tivesse ocorrido. O impacto da chegada e da permanência de milhares de japoneses no local representaria uma colonização completamente diversa daquela que de fato ocorreu, e inclusive o Movimento do Contestado talvez não tivesse ocorrido. Podemos especular

---

[59] [tradução aproximada] "[...] eu estou bem certo de que nós podemos encontrar um meio ou outro para satisfazer o Governo neste ponto [...]".

inclusive sobre a possibilidade de uma diferente solução para a questão de limites. Enfim, as hipóteses contrafáticas abrem-se infinitamente.

Nesta primeira fase da construção temos, portanto, um período inicial de grande estagnação nos trabalhos e uma posterior aceleração, a partir da incorporação da EFSPRG à BRC. Esta dinamização envolveu estratégias de recrutamento de nacionais mas, principalmente, de estrangeiros, quer trazidos de seus países de origem especialmente para a tarefa, quer aliciados nas zonas de colonização, ou mesmo no centro do país. Os estrangeiros recrutados eram basicamente europeus, tendo a BRC desprezado a mão-de-obra japonesa que se oferecia para imigração e colonização em larga escala. Houve ainda uma transferência irregular de operários de conservação da via permanente dos trechos em funcionamento da EFSPRG e de trabalhadores da linha São Francisco. Porém se a Companhia soube captar grande volume de mão-de-obra com uma rapidez excepcional, encontrou maiores dificuldades em manter tais trabalhadores. As irregularidades no pagamento e a dureza das condições de vida na construção levaram muitos turmeiros a abandonarem os trabalhos, muitas vezes protestando juntamente às autoridades de seus países. No final da primeira fase da construção, tudo indica que houve uma queda muito expressiva do número de homens engajados no serviço. O fim desta fase foi marcado, como vimos mais acima, por uma revolta de trabalhadores, insuflada pelo engenheiro Saldanha, que perdeu sua posição de empreiteiro geral das obras. Acredito que nesta ocasião muitos turmeiros abandonaram os trabalhos. Para isso parece apontar o dado recolhido em um periódico (certamente oriundo de algum relatório da EFSPRG): em dezembro de 1908, pouco após o início da gerência de Stenghel, a construção contava com apenas 3.888 trabalhadores (DIÁRIO DA TARDE, 30/12/1908), número insuficiente para a consecução dos trabalhos no prazo necessário. A administração Stenghel irá reverter este quadro, cumprindo rigidamente a tarefa para a qual fôra contratado.

6.2 – O início do período Stenghel: organizando a construção.

Aquiles Stenghel assumiu a direção dos trabalhos de construção da EFSPRG em uma situação de crise. Saldanha havia insuflado uma revolta de trabalhadores e, além disso, seu número caíra expressivamente. Apesar de um inegável avanço dos trabalhos naquele

ano (1908), este ainda não era suficiente para atender ao acordo feito com o Governo Federal. A este ponto me parece bastante claro que a direção da Companhia desejava cumprir os prazos, pois possuía uma série de demandas junto a União referentes a seus outros empreendimentos e o cumprimento do acordo de 1907 seria positivo para as negociações. O interesse da Companhia pode ser medido não apenas através da contratação de Stenghel, visto como um eficaz engenheiro, mas também pelo oferecimento de uma recompensa caso cumprisse os prazos.

A tarefa não era nada fácil, mas o italiano mostrou-se à altura. Para a construção da Linha Sul, Stenghel representou muito mais do que um engenheiro, pois boa parte de seu trabalho foi de organização do empreendimento. Para tanto a empresa deu-lhe carta branca, embora alterações de traçado e outras ligadas à engenharia tivessem que ser submetidas à direção. Sua aprovação por seus superiores pôde ser medida por um episódio que se tornou um teste de fogo: o assalto ao trem pagador, em outubro de 1909. A perda de cerca de 350 contos de réis justificaria a queda de qualquer engenheiro-chefe. Mas não de Stenghel. Sua posição de mando não foi enfraquecida, e ele continuou contando com o apoio irrestrito de seus superiores.

Embora pareça haver na historiografia uma certa tendência à exaltação da figura de Stenghel, visto como um herói e grande responsável pela rapidez nos trabalhos da Linha Sul, o fato é que de um ponto de vista meramente empresarial o engenheiro mostrou-se decididamente competente. Sob outra perspectiva isso não pode ser afirmado, pois a pressão física e psicológica lançada sobre os trabalhadores era extrema. Era o preço a ser pago não apenas para a manutenção no cargo, mas também para fazer jus a substanciosa recompensa financeira ao final dos trabalhos. Para a BRC, Stenghel foi o homem certo no lugar certo.

Quando Aquiles assumiu seu posto, a Linha Sul possuía em tráfego cerca de 266 km entre Ponta Grossa e União da Vitória e apenas 52 km entre União da Vitória e São João. Havia ainda um pequeno avanço da linha rumo a Calmon, porém não concluído. Era necessário percorrer ainda todo o vale do Rio do Peixe, até alcançar as barrancas do Rio Uruguai. O sistema de trabalho vigente durante a primeira fase da construção da Linha Sul precisou ser revisto, já que seu funcionamento mostrava-se ineficiente. Como vimos mais acima, Stenghel diminuiu o tamanho das empreitadas e aumentou o número de taifeiros.

Isso proporcionou não apenas uma rapidez maior, mas também uma subtração do poder acumulado nestas figuras e uma concentração em si próprio. Implementou ainda uma revisão do traçado, que, como vimos, passava pela aprovação da alta direção da Companhia.

Outras providências tomadas pelo engenheiro italiano dirigiam-se mais propriamente ao dia a dia dos trabalhos. Uma delas se referia ao serviço de higiene e cuidados médicos:

> O serviço sanitário, perfeitamente organisado e cujos resultados excederam á espectativa, foi estabelecido rigorosamente com dous barracões – hospitaes, trez pharmacias, servidas por trez dedicados medicos, dous pharmaceuticos e os necessarios enfermeiros (PARANÁ MODERNO, 16/04/1911).

Segundo o *Diário da Tarde*, após esta estruturação o serviço sanitário “foi sempre ótimo” (29/12/1910). Uma descrição realizada por jornal do interior nos fala sobre a impressão causada pela infra-estrutura trazida pela Estrada de Ferro, possivelmente referindo-se ao acampamento de Calmon. Observe-se a menção ao hospital:

> A monotonia das margens do Rio do Peixe transformou-se como por um encanto. Onde até há pouco somente se via moradores dispersos, casinhas primitivas, engenhos de cana, de farinha, tipo anti-diluviano, não esquecendo o legendário monjolo, hoje, subindo ou descendo a margem esquerda do rio até a sua barra no Uruguai, o panorama está mudado, casas, casinhas, ranchos em toda a parte e as locomotivas, sibilando em ambas as direções, atestam o que pode a atividade humana, o capital, a picareta, a pólvora e a dinamite. Movemos nossa vista primeiro para Limeira, as terras do nosso velho amigo, Sr. Manoel Joaquim Soares, em cujas se acha o escritório central da construção, com casas de madeira, mas confortáveis e envidraçadas. *Numa coxilha próxima, um belo edifício, o hospital, onde acham conforto e alívio os doentes e os que foram feridos no ardor do laboro cotidiano, médico da companhia e um farmacêutico,* grande armazém da companhia e casas para residência dos empregados. Separados são os edifícios da companhia por uma cerca de arame farpado dos demais edifícios, provisórios de fato, mas que preenchem o fim (VANGUARDA, 01/06/1910). [grifos meus]

Não temos informações sobre a localização precisa dos três hospitais e das farmácias estabelecidas ao longo da Linha Sul, mas parece lícito supor (e a descrição acima corrobora esta especulação) que um destes hospitais estaria junto ao acampamento central, em Calmon. A empresa possuía ainda um hospital em Ponta Grossa, para o qual eram transportados casos de difícil solução (O PROGRESSO, 06/12/1910). Embora o serviço de

saúde implantado por Stenghel tenha representado um avanço inegável, o número de médicos, enfermeiros e farmacêuticos era minúsculo frente aos milhares de turmeiros sujeitos a doenças, acidentes e mesmo a epidemias. Durante os anos de 1909 e 1910, os trabalhadores estiveram sujeitos a várias moléstias epidêmicas bastante graves.

A primeira referência a uma epidemia na região refere-se à ocorrência de escarlatina em Ponta Grossa, eventualmente transmitida por imigrantes (DIÁRIO DA TARDE, 17/03/1909). Alguns meses após, foram constatados casos de varíola em uma cidade próxima de Ponta Grossa. Existe na documentação jornalística alguma confusão entre escarlatina, varíola e varicela, assim como havia na época. Todas as três são doenças infecciosas graves, embora a varíola seja bem mais agressiva e, em alguns casos, fatal.[60]

A Estrada de Ferro era considerada um meio de transmissão das doenças, e a construção da Linha Sul, um preocupante foco de disseminação: “Na construção da Brasil Railway, dizem que a variola está grassando, e na União da Victória appareceu um caso suspeito” (O PROGRESSO, 31/07/1909). Aos poucos a varíola espalhou-se pelo interior. União da Vitória parece ter sido um dos focos de contaminação (DIÁRIO DA TARDE, 30/08/1909), assim como a localidade de Teixeira Soares, que era próxima àquela cidade. Ali a população estava “aterrada” com a evolução da doença (DIÁRIO DA TARDE, 04/09/1909).

A Linha Sul da ferrovia sofreu muito com os ataques da moléstia: “Ha muito tempo a variola grassa em Limeira, construcção da Linha Sul da E. de Ferro SPRG; onde, segundo dizem, tem feito um certo numero de victimas” (O PROGRESSO, 07/09/1909). Mais do que isso, havia suspeitas de que a doença teria tido *origem* nas turmas de construção da Linha Sul, daí alastrando-se às populações servidas pelo caminho de ferro e a Ponta Grossa (DIÁRIO DA TARDE, 11/09/1909).

---

[60] Escarlatina: “Doença infecciosa aguda, de origem estreptocócica, que incide preferentemente em criança, e que se caracteriza por febre, fenômenos inflamatórios no nariz, boca e faringe, sob a forma de exantema de pequenos pontos vermelhos, e por manifestações toxêmicas, etc.”. Varicela: “Doença infecciosa causada por vírus, contagiosa, de ordinário benigna, e que se caracteriza por febre acompanhada de máculas que evoluem para pequenas bolhas, posteriormente surgindo crostas; embora, de ordinário, benigna, há casos em que apresenta gravidade, tanto em crianças como em adultos”. Varíola: “Doença infecciosa, causada por vírus, com período de incubação de cerca de 12 dias, a que se segue etapa febril, surgindo, nos primeiros três a quatro dias desta, erupção macular ou petequial do tronco, a qual desaparece junto com a febre; em seguida, surgem novamente febre e, na face, mãos e pés, erupção papular que evolui para a formação de pústulas, cujas crostas se desprendem ao cabo de 7 a 10 dias, originando cicatrizes despigmentadas e um tanto escavadas. A doença apresenta, ainda, manifestações pneumônicas, artríticas, etc”. (AURÉLIO SÉCULO XXI).

Não resta dúvida que a Estrada de Ferro proporcionava uma rápida e fácil propagação destas moléstias (O PROGRESSO, 20/01/1910). As linhas em operação permitiam que pessoas contaminadas viajassem, transportando os vírus a diferentes regiões; além disso, os trabalhadores que se deslocavam até a região da construção eram potenciais transmissores das doenças. A aglomeração de milhares de turmeiros em regiões específicas também representava um fator de risco para a propagação de epidemias. Infelizmente não contamos com uma documentação própria do departamento sanitário da Companhia, que poderia nos esclarecer uma série de dúvidas, como a extensão dos danos causados, as perdas humanas e as dificuldades enfrentadas. Podemos, contudo, inferir que a escarlatina, a varicela e a varíola foram males relativamente freqüentes e com certeza muito temidos entre as turmas de construção da Linha Sul da EFSPRG.

Em dezembro de 1909 reapareceu a escarlatina em Ponta Grossa, contando com casos fatais (DIÁRIO DA TARDE, 20/11/1909); enquanto a varicela crescia em Palmas (DIÁRIO DA TARDE, 30/11/1909), e diminuía em S. José da Boa Vista (DIÁRIO DA TARDE, 06/12/1909). Todo o ano de 1909 foi marcado no Paraná por epidemias no interior. O Diretor do Serviço Sanitário daquele estado se referiu ao problema, embora tenha mencionado em seu *Relatório* apenas a escarlatina. A relação com as vias férreas novamente foi destacada:

> O desenvolvimento de nossas linhas ferreas, trazendo a facilidade e communicações com os nossos visinhos de norte e sul, conjuntamente com as continuas entradas de immigrantes ultimamente observadas em nosso Estado, exigem por parte da Hygiene uma muito maior actividade e apparelhamento pela ameaça constante de importação de epidemias diversas. Em principios deste anno, appareceram na hospedaria de immigrantes de Ponta Grossa alguns casos de escarlatina que logo invadio aquella cidade por quasi todo o Estado (RELATORIO AO SR. CEL. SECRETARIO DO INTERIOR, JUSTIÇA E INSTRUCÇÃO PUBLICA, 1910, p. 3).

Durante o auge das doenças, o governo paranaense foi criticado por sua falta de ação, que teria permitido às epidemias que se expandissem intensamente pelo interior do estado (DIÁRIO DA TARDE, 25/09/1909).

Em meados de 1910 houve notícias de varíola na Bahia e no Rio de Janeiro. Nesta época instalou-se uma controvérsia entre os médicos sobre a origem da moléstia em questão. Acreditava o Dr. Emílio Ribas que esta doença tinha por origem o sul da África, tendo sido recebida na Bahia e de lá transmitida para Minas Gerais, São Paulo e Paraná,

através dos trabalhadores destinados à construção de vias férreas (DIÁRIO DA TARDE, 02/08/1910). Já o Dr. Victor Goudinho considerava que se tratava de uma doença "varíolóide", mais parecida com varíola do que com varicela, porém não exatamente idêntica a nenhuma delas. Sua origem seria o sul da África, contudo teria penetrado no Brasil através da Argentina. "A molestia veiu do Rio Grande do Sul e não da Bahia, subindo para São Paulo pela EFSPRG; e hoje está se estendendo pelo sul de Minas e pelo estado de Goyaz" (DIÁRIO DA TARDE, 21/08/1910).[61] Viesse do norte ou do sul, tudo indica que a EFSPRG desempenhou um papel fundamental na transmissão das epidemias, tendo estas vitimado um número desconhecido de turmeiros e demais trabalhadores da construção.

A diminuição progressiva dos comentários jornalísticos me leva a supor que os casos epidêmicos foram, paulatinamente, minorando durante o ano de 1910. Mas não desapareceram completamente. No início de 1910, a varicela e a escarlatina foram a justificativa pela qual a família de um engenheiro-chefe da EFSPRG deixaram de transferir-se para Ponta Grossa, ainda afetada pelas doenças (O PROGRESSO, 13/01/1910). Tudo indica que naquele ano as moléstias em questão deixaram de ter uma disseminação epidêmica e passaram a apresentar casos mais isolados no interior do Paraná e na Linha Sul, contudo não parece seguro sugerir sua erradicação. Acredito que, enquanto persistiram os trabalhos de construção, os temores entre os turmeiros também prosseguiram.

Outra das mudanças introduzidas por Stenghel na construção da Linha Sul foi uma mais eficaz instalação de armazéns para o fornecimento de produtos aos trabalhadores. A bibliografia parece sugerir que estes estabelecimentos passaram a existir apenas após a administração de Stenghel, mas isso não é preciso. Antes desta reforma a Companhia já contava com um sistema de fornecimento. Afinal já existiam, na primeira fase da construção, o sistema de cadernetas e as freqüentes reclamações quanto à qualidade dos produtos, como o episódio dos turmeiros russos bem o demonstrou.

Em 1906 havia armazéns nas estações de Iraty e Teixeira Soares, que passaram por reforma que os ampliou (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS

---

[61] Se houvesse uma concordância segura quanto a origem e propagação das doenças em questão, poderíamos estabelecer o caminho percorrido pelos trabalhadores da EFSPRG em seu deslocamento pelo território nacional, aproximando-nos de sua origem regional, no caso de trabalhadores nacionais. Infelizmente não se fez possível.

PUBLICAS, 1907, p. 562). Um ano depois já se previa a construção de armazéns nas estações de maior movimento (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1908, p. 982). Em abril de 1908, talvez mesmo antes, a empresa EFSPRG promovia concorrências públicas para o abastecimento de seus armazéns. A listagem de produtos era bastante extensa, abrangendo produtos alimentícios como arroz, açúcar, farinhas, batatas e cebolas, e também vestuário, como sapatos, tamancos, ceroulas e ternos. “As mercadorias devem ser de optima qualidade, e o concurrente, cuja proposta fôr aceita, deve entregal-as no armazem desta Estrada em Ponta Grossa [...]” (DIÁRIO DA TARDE, 13/04/1908). Dentre os fornecedores, destacaram-se os sírios radicados em Ponta Grossa, que no ramo de fazendas e armarinhos muito serviram aos empreiteiros da EFSPRG (GONÇALVES; PINTO, 1983, p. 119).

A documentação e a bibliografia existente trazem poucas informações sobre estes armazéns. O jornal *Diário da Tarde* sugere que foram instalados em janeiro de 1909, e que teriam contribuído para incrementar o número de trabalhadores na construção (29/12/1909). Parece insinuar sua inexistência no período anterior à administração Stenghel. Acredito que este discurso coaduna-se com a exaltação da figura do engenheiro italiano, freqüente em documentos e em parte da bibliografia.

Segundo informação de periódico (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1910), reproduzida em boa parte da bibliografia, chegaram a existir, em toda a extensão da zona, treze armazéns de fornecimento. Estas casas comerciais foram localizadas junto a estações inauguradas ou em construção, que se tornaram futuros núcleos populacionais. Existe uma pequena controvérsia sobre sua localização precisa (embora os autores não esclareçam qual a documentação utilizada). Em artigo jornalístico, Martorano (O ESTADO, s/d) afirma que os treze armazéns da Companhia foram montados nas estações de São João, Calmon, Presidente Pena, Rio Caçador, Rio das Antas, Rio das Pedras, Pinheiro Preto, Rio Bonito, Barra do São Bento, Erval, Rio Capinzal, Rio do Peixe e Rio Uruguai, “[...] edificando armazéns arrendados a comerciantes para atender o formigueiro de gente assalariada”. Thomé (1983, p. 95) acredita que foram doze os armazéns, retirando da lista acima os de Pinheiro Preto e Rio Uruguai e acrescentando Nova Galícia. Contudo não resta dúvida que o armazém do Rio Uruguai existiu. Foi construído em 1910, na fase final dos trabalhos de construção (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1911, p. 252).

Segundo um jornal de Campos Novos:

> A companhia estabeleceu armazéns para mais comodamente fornecer os gêneros de 1ª necessidade aos trabalhadores, sendo dois centrais, dos quais o primeiro no km 78 antigo e o segundo no km 213, no lugar chamado Limeira, onde será a última estação, e sendo os outros armazéns estabelecidos em cada uma das residências (O LIBERTADOR, 09/03/1910).

Segundo a matéria, seriam dois armazéns centrais e outro em cada residência. Entretanto as residências, como vimos mais acima, eram em número de vinte e duas. Somando-se aos armazéns centrais, totalizariam nada menos que vinte e quatro armazéns. Devemos meramente desconsiderar a fonte ou podemos considerar que treze seriam os armazéns de grande ou média proporção, havendo em cada residência um armazém menor à disposição dos turmeiros? Penso que esta alternativa não pode ser descartada, já que o fornecimento deveria prover alimentos, vestuário e demais necessidades a milhares de trabalhadores. Contudo não podemos solucionar tal dilema sem uma pesquisa específica e que localize documentação mais precisa sobre o assunto. Outro problema a ser solucionado refere-se ao arrendamento dos armazéns a comerciantes particulares, mencionado tanto por Thomé (1983, p. 95) quanto por Martorano (s/d). Infelizmente não encontrei documentação que me permita discutir este aspecto específico. O que parece certo sobre os armazéns é que estes foram sendo construídos na medida em que os trabalhos penetravam no vale do Rio do Peixe e as estações surgiam.

Não havia uma obrigação, por parte dos turmeiros, em adquirir seus gêneros junto aos armazéns da Companhia. Isso se infere das matérias de jornais do interior que saudavam as possibilidades comerciais abertas com a chegada da ferrovia. Em Curitibanos havia "[...] muita afluencia de trabalhadores para a Estrada de Ferro; circula muito dinheiro, os lavradores fazem bastante negocio com mantimentos" (O TRABALHO, 03/03/1908). Periódico de Campos Novos também ressalta o incremento da lavoura:

> Os nossos lavradores do município devem aumentar as suas plantas de milho, feijão e outros cereais, não descuidando-se da criação de porcos, os consumidores para o ano serão muitos e todos os gêneros acharão saída favorável. [...] a sua lavoura [do município] será o principal fator de sua riqueza futura e do bem estar individual, cuidamos dela para poder fornecer os gêneros alimentícios aos milhares de pessoas que vêm trabalhando na Estrada de Ferro (VANGUARDA, 01/06/1908).

Mas não era apenas a lavoura que se expandia. Havia charqueadas que se implantaram às margens do Rio do Peixe, a fim de fornecer carne para o pessoal (DIÁRIO DA TARDE, 29/01/1910). Em descrição da estação do Erval em 1910, o articulista menciona o incremento comercial através do surgimento ou crescimento de hotéis, cervejaria, casa de bilhar, ateliê fotográfico, ferraria, açougue, fábrica de gasosa, bodegas, casas de pasto e casas de diferentes tipos de comércio. Naquela ocasião o armazém, anexo à Estação, ainda estava sendo construído, embora já se vissem "trabalhadores em todos os cantos", prenunciando o desenvolvimento e o progresso (VANGUARDA, 01/06/1910).

Havia, portanto, variando com os locais, uma oferta mais ou menos abundante de gêneros, sobretudo alimentícios, para os turmeiros da EFSPRG. Contudo existia uma vantagem explícita em relação às compras realizadas nos armazéns da Companhia: a prática das cadernetas, que possibilitavam a venda a crédito. Isso explica porque os trabalhadores pareciam preferir esta opção de compras, mesmo que com preços por vezes abusivos. Além disso, o armazém proporcionava que, ainda que houvesse atrasos de salário, os turmeiros não passassem fome. Referindo-se a outra construção ferroviária, Helling menciona uma estratégia utilizada por alguns trabalhadores para conseguir dinheiro vivo, nas épocas de atraso de salário: eles retiravam mercadorias do armazém e vendiam na cidade mais próxima, por preços mais baixos (1931, p. 55/56). Esta poderia também ser uma prática entre os turmeiros da Linha Sul.

Segundo boa parte dos periódicos e da bibliografia, as providências práticas tomadas por Stenghel após novembro de 1908 teriam sido responsáveis pela captação de grande volume de mão-de-obra. Com certeza o número de trabalhadores cresceu bastante após o início da administração do engenheiro italiano. Os números indicados pela historiografia já foram discutidos no debate historiográfico do capítulo 1. A maior parte dos autores que trata da construção da estrada ou do Movimento do Contestado acredita em números entre oito e dez mil turmeiros.

Embora seja muito difícil obter estatísticas objetivas e completamente precisas, acredito que o quadro abaixo possua uma boa aproximação dos dados reais referentes aos trabalhadores da Estrada de Ferro:

Tabela 14

Quadro demonstrativo do número de operários e dias do trabalho mensal, de Dezembro de 1908 a Julho de 1910

Meses	Anos	Dias de trabalho	Nº. trabalhadores
Dezembro	1908	15	3.888
Janeiro	1909	19	5.271
Fevereiro	1909	20	5.937
Março	1909	28	5.780
Abril	1909	28	5.478
Maio	1909	28	5.013
Junho	1909	22	5.502
Julho	1909	22	4.647
Agosto	1909	27,5	5.023
Setembro	1909	24	5.730
Outubro	1909	25,5	5.720
Novembro	1909	24,5	6.718
Dezembro	1909	24,5	6.109
Janeiro	1910	21	7.035
Fevereiro	1910	24,5	6.724
Março	1910	24,5	6.531
Abril	1910	20	4.827
Maio	1910	20	1.722
Junho	1910	20	3.924
Julho	1910	20	2.720

FONTE: Diário da Tarde, 30/12/1910.

Durante minhas pesquisas, pude observar que muitas vezes os periódicos transcreviam literalmente as informações trazidas por *Relatórios* da BRC. Como boa parte desta documentação perdeu-se posteriormente, estas transcrições adquirem importância para a pesquisa em questão. Os dados acima permitem que retiremos algumas conclusões sobre o volume numérico de trabalhadores. Logo ao início da administração Stenghel, houve um bom incremento de turmeiros, acima de cinco mil. Durante os dez meses seguintes, seu número se manteve estável, em torno dos cinco mil homens. Aumentou, contudo, desde março de 1909, o volume de dias trabalhados, outra maneira encontrada por Stenghel para otimizar e maximizar o avanço da construção. Durante alguns meses os turmeiros trabalharam 28 dias por semana, dado interessante se comparado aos dias

trabalhados em dezembro de 1908, apenas 15 dias mensais. Um volume como este de dias trabalhados só pode ser compreendido conjuntamente com a nova organização do trabalho elaborada pelo engenheiro, já que atacava em várias frentes com pequenas empreitadas, otimizando-se os serviços.

Foi durante os últimos dois meses de 1909 que o número de turmeiros recebeu mais um interessante aporte, ultrapassando os seis mil homens. Em janeiro de 1910, segundo o *Diário,* o volume máximo de trabalhadores foi atingido: 7.035 homens, trabalhando em média vinte e um dias durante o mês. Outro jornal confirma o dado apresentado para o mês de março de 1910, ao destacar que a Companhia possuía então aproximadamente 6.500 homens em operação (O LIBERTADOR, 09/03/1910). Nos meses subseqüentes, ocorreu uma paulatina decadência do volume de homens, sendo que em abril já eram menos de cinco mil trabalhando apenas 20 dias mensais. Este período de diminuição gradativa dos operários integra aquela que denominei terceira fase da construção. Algumas conclusões podem ser inferidas destes dados numéricos.

Uma delas se refere aos números sugeridos pela bibliografia e discutidos no início deste trabalho. Não se atingiu, em nenhum mês, o volume de oito mil ou dez mil homens *efetivamente trabalhando* na construção. Digo isto porque, em algumas construções, as condições sanitárias adversas obrigavam os engenheiros a manter um bom número de homens em espera, para não correr o risco de interromper os trabalhos devido às faltas por doença. Isto ocorreu, por exemplo, com Teixeira Soares durante a construção da Estrada de Ferro do Paraná (IBGE, 1954, p. 335). Não restaram registros da empresa de que este possa ter sido o caso da Linha Sul da EFSPRG, contudo podemos inferir que aos 7.035 trabalhadores registrados pelo suposto *Relatório* possam ser adicionados alguns que representavam uma salvaguarda para a empresa. Mesmo se adicionando esta variável, acredito que o número pouco tenha ultrapassado oito mil homens disponíveis na região para a construção.[62] Caso isso tenha ocorrido, ocorreu apenas no mês de janeiro de 1910.[63] Nos meses seguintes, os trabalhadores foram escasseando, chegando a apenas 2.720 em julho de

---

[62] O periódico *Paraná Moderno* também subscreve os dados apresentados. Seriam aproximadamente 4 mil homens em novembro de 1908, evoluindo para cerca de 8 mil mais adiante (PARANÁ MODERNO, 16/04/1911).

[63] Justamente neste mês o jornal pontagrossense *O Progresso* menciona (durante crítica feita a Stenghel) a existência de "oito ou dez mil pessoas" (27/01/1910). Acredito que exista uma tendência, visível na bibliografia e nas fontes, em pressionar os dados para cima, a fim de marcar a monumentalidade da construção, expressa também pelo número de trabalhadores envolvidos.

1910, trabalhando apenas 20 dias mensais. Isto nos remete a outra conclusão muito relevante.

A bibliografia que aborda a construção da EFSPRG e o Movimento do Contestado sugere que, ao término dos trabalhos de construção da ferrovia, em outubro de 1910, os milhares de operários empregados na mesma ficaram *abandonados* na região. Não acredito neste abandono; mas, caso tenha acontecido, ocorreu de forma mais gradual, ao longo dos meses de fevereiro e dezembro de 1910, dando um pouco mais de tempo para que os trabalhadores encaminhassem seu destino. Não tivemos, portanto, oito mil homens *repentinamente* sem destino na região.[64] Como demonstrarei mais adiante, boa parte destes já havia sido encaminhado para outras atividades à medida que sua mão-de-obra não era mais necessária aos trabalhos da Linha Sul da EFSPRG. O decréscimo do número de dias trabalhados em cada mês nos mostra que estes turmeiros não se evadiram da construção, mas que foram sendo gradativamente dispensados, permanecendo aqueles mais qualificados. O trabalho mais pesado (remoção de terra e de pedras, abertura de túnel, etc.) já havia sido feito; permaneciam as obras de arte, que exigiam uma mão-de-obra mais especializada.

Uma questão importante refere-se à origem dos turmeiros agregados ao trabalho durante a segunda fase da construção. As referências com as quais conto sugerem que Stenghel prosseguiu com uma política de absorção de mão-de-obra semelhante a que descrevi para a primeira fase, ou seja, trabalhadores nacionais do centro do país e da região sul e estrangeiros diretamente importados para os trabalhos ou aliciados nas colônias paranaenses. A diferença em relação à primeira fase é que os trabalhadores evadiram-se em número muito menor, o que me leva a supor que a reorganização empreendida pelo engenheiro teve de fato resultados positivos sobre os turmeiros.

Nesta fase, persistiu o aliciamento de imigrantes trazidos para colonização do interior. O recrutamento na Europa, segundo o *Diário da Tarde*, deveria ser mais criterioso, pois vinha trazendo “madraços” que abandonavam o núcleo em seguida (DIÁRIO DA TARDE, 03/04/1909). Neste momento os imigrantes que não se destinavam à lavoura eram

[64] Como afirmam categoricamente alguns autores. Vide por exemplo a seguinte assertiva: “No final da construção, encontravam-se na região, aproximadamente 8.000 trabalhadores” (VALENTINI, 1998, p. 46).

considerados espontâneos, já que o governo não deveria conceder mais subsídios àqueles que viessem atraídos por outras funções (DIÁRIO DA TARDE, 19/08/1909).

Contudo as referências feitas em periódicos ao recrutamento de trabalhadores para a construção da Linha Sul são mais escassas do que na primeira fase. Em outubro de 1909, noventa operários passaram por Ponta Grossa rumo à construção, não se discriminando, contudo, sua origem (O PROGRESSO, 14/09/1909). Cerca de um mês depois, chegaram à mesma cidade, pelo trem do norte, "[...] sessenta trabalhadores hespanhoes e portuguezes, com destino a construcção do sul" (DIÁRIO DA TARDE, 08/11/1909). O jornal *O Progresso* relata a ocorrência de um "Grande Recrutamento" em Ponta Grossa, em outubro do mesmo ano: "Não sabemos se os que foram recrutados nesta cidade e seguiram com destino áquelle lugar vão pegar em armas ou no cabo das picaretas" (O PROGRESSO, 11/11/1909). Neste caso, menciona-se especialmente a condição desqualificada dos homens contratados, supostamente recrutados entre desocupados ou malfeitores da cidade.

Existem algumas sugestões de pessoas com as quais conversei de que estes trabalhadores recolhidos em Ponta Grossa seriam na verdade presos da cadeia municipal levados para a construção da Linha Sul. Esta se tornou inclusive uma versão particular da família Stenghel, pois durante a entrevista com Osíris Stenghel Guimarães este relatou que sua mãe (filha de Aquiles) mencionava a utilização da mão-de-obra de apenados de Ponta Grossa (DEPOIMENTO OSÍRIS GUIMARÃES). Parte da bibliografia chega a comentar esta versão, embora não apresente a documentação correspondente (CABRAL, 1979, p. 101; WANKE, 1993, p. 116).[65] Utilizando o escrito de uma imigrante polonesa, Wachowicz menciona "detentos por mais variados crimes" que seriam soltos para trabalhar na construção (1984, p. 53).[66] As fontes jornalísticas de época não mencionam a utilização de presos nos trabalhos, que surge apenas em matérias posteriores e que não citam a origem da informação (MARTORANO, O primeiro assalto..., O ESTADO, s/d).[67]

---

[65] Lembremos que historiograficamente o primeiro autor a sugerir que os trabalhadores eram "foragidos da polícia", capturados e enviados para a construção, foi Brasil Gerson, em uma obra que não se utilizou de fontes primárias (conforme abordei no capítulo 1).

[66] Em outra obra, Wachowicz coloca que "Além dos imigrantes recrutados nas colônias do Paraná e Santa Catarina, trabalhavam na construção da ferrovia centenas de presidiários, retirados que foram das penitenciárias brasileiras para ali trabalharem em troca de sua futura liberdade" (1988, p. 193).

[67] "Aliciamento a custa do Poder Público. Principalmente a polícia, que em todo o Brasil, alimentou o caudal. Batidas aos marginais em Recife, São Paulo e Rio de Janeiro. [...] Desajustados de toda a espécie – feras presas e somente soltas nos ermos e matas do Rio do Peixe [...]" (MARTORANO, O primeiro assalto..., O ESTADO, s/d).

Durante minha pesquisa na cidade de Ponta Grossa, percorri vários acervos e não encontrei documentação da antiga cadeia municipal. Conversando com os pesquisadores locais, estes manifestaram estranhamento frente à informação, por eles jamais localizada junto às fontes primárias. Relatórios e documentos oficiais da Justiça paranaense também não mencionam tal acontecimento. Por outro lado, podemos supor que um acordo desta espécie não seria objeto de documentação oficial. Faz-se difícil, portanto, uma discussão mais aprofundada do assunto, que permanece como uma lacuna para futuros estudos.

Durante esta segunda fase da construção e durante a administração Stenghel diminuíram as referências na documentação à importação direta de imigrantes para os trabalhos. Acredito que nesta fase ampliou-se a busca por trabalhadores nacionais e por estrangeiros já localizados nas colônias existentes. Em 1909 o secretário de Obras Públicas e Colonização queixava-se da falta de critérios na escolha de imigrantes, já que estavam chegando ao estado pessoas não ligadas à lavoragem do solo e que pretendiam apenas aproveitar as vantagens oferecidas pelo serviço de imigração, largando-as logo após em busca de outras atividades (ESTADO DO PARANÁ, Relatório apresentado ao Presidente do Estado pelo Secretario d'Estado dos Negocios de Obras Publicas e Colonisação, 1910, p. 25). Durante 1910 assinalou-se uma forte praga de gafanhotos em algumas colônias, além do desconhecimento dos recém-chegados sobre as culturas nacionais: "Devido a esses atrasos a colonia [de São Matheus] nos ultimos annos nada poude exportar, tendo os colonos procurado a subsistencia em trabalhos fóra da mesma" (ESTADO DO PARANÁ, Relatório apresentado ao Presidente do Estado..., 1910, p. 25).

Em 1911 o Serviço de Povoamento do Paraná ressaltava que muitos colonos recém chegados aos núcleos coloniais se retiravam devido à facilidade de colocação em trabalhos de construção de estradas de ferro e em extração de madeiras e erva-mate, pois havia grandes serrarias e barbaquás para beneficiamento inicial da erva-mate instaladas ao longo da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Esta oferecia trabalho remunerador com promessas empolgantes de bons salários, desviando os imigrantes dos núcleos coloniais, onde o trabalho rude da lavoura nos primeiros tempos era menos compensador de seus esforços. A empresa contava com aliciadores, que deslocavam braços para aqueles serviços (RELATORIO REFERENTE AO ANNO DE 1912..., s/d, p. 5). Foi em novembro daquele ano (1911) que a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, subsidiária da BRC,

iniciou suas atividades na região, explorando a madeira e desenvolvendo atividades de beneficiamento e exportação de erva-mate (TOMPOROSKI, 2006, p. 18/19).

As referências aos turmeiros, recolhidas através de documentação variada por esta pesquisadora, mostram uma preponderância significativa de menções a trabalhadores estrangeiros. Sugiro ao leitor a análise do Anexo 7 desta tese. Ali, organizei cronologicamente todos os registros coletivos localizados na documentação jornalística (a mais rica neste sentido) ao longo das três fases da construção referentes ao coletivo de trabalhadores. Note-se que em muitos dos casos relatados não se observa qualquer referência à procedência destes. Quando a nacionalidade é descriminada, quase sempre é estrangeira, e apenas em um caso o grupo de operários é com certeza proveniente dos grandes centros do país: Rio de Janeiro, Santos e São Paulo (ANEXO 7).

O Quadro identificado como Anexo 8, mais detalhado, vai no mesmo sentido, porém este inclui toda a documentação consultada ao longo desta pesquisa e abrange toda e qualquer menção individual a turmeiros da Estrada de Ferro. Este quadro individual revela uma preponderância nada desprezível de trabalhadores estrangeiros atuando na construção da Linha Sul da EFSPRG, e um volume bem menos representativo de nacionais. O maior volume verificado por nacionalidade foi de poloneses (15) e de portugueses (6). Se somarmos todas as referências localizadas individualmente a trabalhadores nacionais, estas totalizam apenas oito menções, enquanto para cinco referências não consta a nacionalidade e o volume de estrangeiros atinge 24 homens. Embora estatisticamente estes números sejam quase que desprezíveis, já que no auge da construção o total de turmeiros ia além de sete mil homens, qualitativamente nos proporcionam um indício interessante, pois, como destaquei, os trabalhadores braçais alcançavam pouquíssimas referências nas fontes de época. As menções a turmeiros são, portanto, raras; contudo quando acontecem, na maioria dos casos referem-se a trabalhadores de origem estrangeira.

Além da busca de nacionais e estrangeiros já localizados, a BRC iniciou a implantação de colônias próprias, contando com a mão-de-obra de seus imigrantes na construção das ferrovias da Companhia. Em 1908 teve início o serviço de demarcação da primeira área destinada pela empresa para colonização, ocupada em 1909 (ESTADO DO PARANÁ, Relatório apresentado ao Presidente do Estado pelo Secretario d’Estado dos Negocios de Obras Publicas e Colonisação, 1910, p. 40). Acredito que se trate da Colônia

Legru, que a partir de 1910 passou a ser denominada Colônia Nova Galícia. O centro da colônia se encontrava perto da estação de mesmo nome, sobre a linha da EFSPRG e a apenas 37 km de União da Vitória (DEPARTAMENTO DE COLONIZAÇÃO DA EFSPRG, dat, 1916).

Desenvolvida às custas da EFSPRG, mesmo que contando em algumas ocasiões com o apoio do Governo para o transporte de estrangeiros (CERJAT, 14 de junho de 1910), Nova Galícia era encarada pela Companhia como um projeto piloto em que se estudavam os detalhes da organização que desejavam implementar nos dois ou três anos subseqüentes, quando começariam a colonização sob uma grande escala no Paraná (CERJAT, 23 de outubro de 1909).[68] Em setembro de 1909 a afluência de colonos era maior que a esperada. Além do incentivo às plantações dos colonos, que lhes assegurariam a subsistência, o administrador preocupava-se também em colocá-los a serviço da empresa, fosse construindo estradas e passagens, queimando florestas, dentre outras tarefas (CERJAT, 23 de outubro de 1909).

Ali também o serviço de armazéns encontrava-se implantado, servindo o trabalho dos colonos para abatimento de suas dívidas. Os estudos da empresa sobre as colônias de imigrantes continuaram, sugerindo-se inclusive a criação de núcleos formados por italianos ao longo das linhas (CERJAT, 15 de dezembro de 1909). Apesar dos cuidados tomados pelo diretor da colônia Nova Galícia, em maio de 1910 uma praga de ratos destruiu as culturas plantadas, prejudicando seus 1200 habitantes. Isso criou um problema, pois o administrador deveria alimentar estas pessoas mas deveria também evitar ao máximo o crescimento exagerado de sua dívida para com a empresa. Como alternativa, aquele ordenou o trabalho em novas estradas e o melhoramento das existentes (CERJAT, 14 de junho de 1910).

Uma interessante documentação sobre a colônia encontra-se preservada pela professora Irene Rucinsky, residente em Porto União, que a salvou da destruição e a conserva em sua residência. Salta aos olhos, neste material, o controle criterioso sobre os gastos e os trabalhos dos colonos, bem como os contratos draconianos realizados entre os

[68] Note-se que no município de Castro, junto a Linha Norte da EFSPRG, desenvolveu-se outra colônia experimental, a colônia de Carambeí. Esta foi iniciada como uma estação experimental de trigo, e fracassou desde seu início (MARTINS, 1941, p. 114).

estrangeiros e a empresa. O controle sobre os imigrantes era extremamente rigoroso, bem como a disciplina.

Ao final de 1910, já se esperava alguma colheita em Nova Galícia, que ainda era a única Colônia implantada pela Companhia. Porém já se faziam estudos no Vale do Rio do Peixe, onde se esperava medir 100 lotes ao redor das estações para instalar os colonos, providência já demandada pelo decreto 6.533 de 20 de julho de 1907 (EFSPRG, Decretos e contractos..., 1910, p. 250). Estes núcleos serviriam para proteger as estações de possíveis ataques de índios e dos bandidos que infestavam a linha do Uruguai (CERJAT, 13 de setembro de 1910). Estes foram de fato implantados a partir de 1911 pelo Departamento de Colonização da BRC em Rio das Antas, Herval, Rio Capinzal, Rio do Peixe e Rio Uruguay, embora não nas dimensões inicialmente desejadas. Pelo que pude apurar tais núcleos eram menores e menos organizados que o de Nova Galícia (BRC - DEPARTAMENTO DE TERRAS CIDADES E COLONIZAÇÃO, 30 de maio de 1915). As colônias do Vale do Rio do Peixe, contudo, não obtiveram sucesso. Em 1918 suas populações haviam decaído, sobretudo em conseqüência da diminuição da imigração provocada pela 1ª Guerra Mundial e da rebelião do Contestado, que atacou parte destas colônias (DIACON, 1991, p. 57/58).

Para operar a colonização da área, foi criada uma nova subsidiária da BRC, a *Brazil Development & Colonization Co.*, também com sede em Portland. Sua autorização para funcionamento em nosso país deu-se em março de 1912, através do decreto 2.442 (PIAZZA, 1982, p. 250), embora tenha sido criada por Percival Farquhar ainda em 1907, com a finalidade de adquirir propriedades florestais na área de Três Barras (DIACON, 1991, p. 50). Posteriormente a guerra na Europa e o conflito do Contestado causaram um êxodo de colonos de toda a região, havendo registro de que muitos se retiraram de Nova Galícia para não pagar suas dívidas com a Companhia (ESTATISTICA ANNO 1915, 4 de fevereiro de 1916).

Em 1915 havia ainda alguns poucos colonos estabelecidos na margem norte do vale do Rio Uruguai, porém os problemas com os “fanáticos” haviam causado o abandono da linha, e a expectativa pelo estabelecimento de estrangeiros dependia do restabelecimento da ordem e da resolução do problema de limites entre Paraná e Santa Catarina.[69] A estimativa

---

[69] Os terrenos eram vendidos aos colonos ao preço de 40 a 50 mil réis por hectare (ou, à taxa normal do câmbio, 13 a 16 dólares por hectare), sendo um hectare cerca de 2 ½ acres. Os lotes eram de 20 hectares, os colonos pagavam 200$000 imediatamente e o resto em 10 pagamentos semestrais (MOLITOR, 1915).

de população nas cidades ou vilas servidas pela Linha Sul da EFSPRG mostra o quão fraco era o povoamento ao longo das estações naquele ano: Porto da União, 40.000; Legru, 200; Nova Galícia, 1.000; São João, 1.200; Calmon, 50; Presidente Penna, 50; Rio Caçador, 100; Rio das Antas, 230;[70] Rio das Pedras, 100; Rio Bonito, 63; Herval, 400; Rio Capinzal, 8.000; Rio do Peixe, 670; Rio Uruguay, 200 (MOLITOR, 1915).

O fracasso das experiências de colonização da BRC na região levou a que esta vendesse os lotes a diversas Companhias Colonizadoras, o que representou o descumprimento das diretrizes legais sobre o assunto. Foram estas Companhias que de fato promoveram a colonização intensiva da região, sobretudo a partir dos anos 1920. Inúmeras foram as empresas que passaram a atuar na região com esta finalidade, como constatou Radin (2006, p. 71/72).[71] Em 1922 a *Brazil Development & Colonization Co.* firmou contrato com o governo catarinense, validando suas concessões. Estas foram efetivadas pelo governo do estado a partir de fevereiro de 1924, quando então a empresa atribuiu sua colonização e povoamento à diversas Companhias Colonizadoras (PIAZZA, 1982, p. 253-254).

É forte o indício de que parte dos imigrantes que participaram destas experiências fracassadas de colonização havia trabalhado na construção da Linha Sul. Gaertner menciona o Sr. Joaquim Costa, português de nascimento que permaneceu povoando a região ao término dos trabalhos (1974a, p. 85). Martorano comenta genericamente a imigração polonesa para a região do Rio do Peixe, aonde vieram operar como turmeiros da EFSPRG. Embora raros tenham tido recursos para comprar terras, alguns conseguiram dedicar-se à plantação do centeio e do trigo, citando especificamente Zolandeck (MARTORANO, Os poloneses...). Um dos primeiros colonizadores de Rio Bonito, atual Tangará, foi um português, José Antonio Leitão, que comprou uma gleba e ali se fixou (LUCIO, 1941, p. 41). Segundo documento fornecido pela filha de Leitão, este possuía uma sapataria no Rio de Janeiro e venceu uma concorrência para o fornecimento de calçados aos trabalhadores, passando a acompanhar o avanço dos trabalhos com um vagão fornecido

---

[70] É provável que o caso da colônia de Rio das Antas seja o mais conhecido. Após o famoso ataque em novembro de 1914 do qual resultou morto o antigo chefe rebelde, Chico Alonso, os colonos abandonaram suas propriedades e foram removidos pela Companhia Colonizadora para Cachoeira, no estado do Paraná, e para Faxina, em São Paulo, onde receberam novas terras (GAERTNER, 1974c, p. 181).

[71] Em sua tese, Radin (2006) analisa sobretudo as Companhias Colonizadoras que atuaram em Cruzeiro (atual Joaçaba). Piazza (1982, p. 255 e segs.) destaca também várias das companhias que atuaram nas antigas posses da *Brazil Development & Colonization Co.*

pela Companhia. Após o término da construção, estabeleceu-se em Rio Bonito, trouxe a família de Portugal e iniciou um comércio (PASETTO; MENESES, 1992, p. 14/15). Outro português que acompanhava a ferrovia, porém como turmeiro, também fixou residência em Rio Bonito. José Thomaz da Igreja assumiu a posição de primeiro comerciante do local (PASETTO; MENESES, 1992, p. 16). Acompanhando a ferrovia estava também o português Manoel Ferreira Bastos, que ocupava o cargo de mestre de linha no caminho de ferro e que posteriormente assumiu a mesma função na estação de Rio Bonito (PASETTO; MENESES, 1992, p. 35). Um dos primeiros moradores de Rio das Pedras, atual Videira, Guilherme Matias, teria chegado na localidade em setembro de 1907, e "[...] após concluído o trecho da ferrovia, desligou-se da mesma e aqui radicou-se [...]" (PREFEITURA MUNICIPAL DE VIDEIRA, 1969, p. 1), porém não localizei sua naturalidade em nenhuma das fontes consultadas (vide ainda SCAPIN, 1996, p. 58). Já o taifeiro Manoel Roque dos Santos, também estabelecido em Rio das Pedras, deixou relatada sua chegada em abril de 1908: "Como estrangeiro de além mar fui o primeiro desbravador deste lugar" (SCAPIN, 1996, p. 58). O italiano Fernando Panacione também fez parte do grupo que permaneceu na localidade, após o serviço de acompanhamento das turmas de trabalho preliminar (SCAPIN, 1996, p. 64).

Constitui tarefa muito complexa, contudo, dimensionar numericamente o volume de turmeiros que permaneceu para a colonização da região. O destino destes homens será objeto de discussão no próximo subcapítulo deste trabalho.

6.3 – O final da construção: os destinos dos turmeiros

A terceira fase da construção da Linha Sul da EFSPRG foi marcada pela paulatina diminuição do volume de trabalho e do número de homens em serviço. A partir de fevereiro de 1910 decaíram não apenas o número de turmeiros contratados através dos taifeiros, mas também as horas trabalhadas. Neste período, os trabalhos mais duros, de limpeza do terreno, remoção de terras e abertura de caminhos, já se encontravam feitos. Restavam ainda as chamadas "obras de arte", tais como pontes, bueiros, passagens, túneis, etc., que exigiam uma mão-de-obra mais preparada e experiente. Não foi à toa que o número de

trabalhadores diretamente contratados pela Companhia seguiu o ritmo oposto e cresceu bastante entre 1909 e 1910, passando de 475 a 838 homens (vide, mais acima, a Tabela 10).

A direção dos trabalhos continuou nas mãos de Aquiles Stenghel, que os levou até o seu ápice. Nesta fase muitos trechos foram sendo paulatinamente entregues ao tráfego. Até 1º de março de 1910 o tráfego atingia apenas a estação de Presidente Pena; neste dia foi aberto até a estação de Rio das Pedras, a cerca de 90 km daquela. Em 1º de setembro abriu-se o tráfego até Herval e as estações correspondentes, seguindo-se em 29 de outubro a inauguração do trecho entre o Herval e a barranca do Rio Pelotas (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1911, p. 251), abrindo-se no mesmo dia o tráfego nas estações de Rio do Peixe, Capinzal e Uruguai (O PROGRESSO, 29/10/1910). A linha construída entre Presidente Penna e a margem do rio Uruguai perfazia uma extensão de 263,804 km (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1911, p. 248), número impressionante especialmente se lembrarmos que a linha até Presidente Penna havia sido inaugurada em abril de 1909.

Esta fase da construção não foi nada fácil para seu administrador. Além da pressão dos prazos, Stenghel enfrentou uma região bastante acidentada, propensa a acidentes durante os trabalhos. Somaram-se a estes fatores o imponderável problema das chuvas, que assolaram aquela zona em finais de fevereiro e início de março de 1910. Os prejuízos à ferrovia fizeram-se sentir:

> Pessoas vindas da linha da Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande, informaram-nos que os damnos produzidos pelas aguas alcançaram enormes proporções. Varias pontes não puderam resistir aos choques das enchentes e foram levadas rio abaixo, além disso, tendo sido construida a linha em grande extensão, muito próxima ao rio do Peixe, em cujas margens segue, foi alcançada e em grande trecho destruida (O LIBERTADOR, 09/03/1910).

As chuvas retornaram ainda em julho do mesmo ano, causando novamente estragos:

> Tem havido nesses ultimos tempos, devido as abundantes chuvas, alguns desastres na Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, em construcção nessa zona, motivando barreiros que desmoronam sobre a obra e descarrilhando a noite trens (VANGUARDA, 01/07/1910).

É de se supor que a conclusão dos trabalhos poderia ter ocorrido mais cedo, caso não houvesse estas chuvas torrenciais. A imprensa previa a conclusão para agosto de 1910 (O LIBERTADOR, 24/03/1910). De qualquer maneira, a chegada da linha às barrancas do

Rio Uruguai, em 29 de outubro, representou um grande feito, “[...] ficando o Estado do Rio Grande do Sul em communicação por via ferrea continua com os de Santa Catharina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espirito Santo” (MENSAGEM DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA, 1911, p. 33). Finalmente o Governo Federal poderia contar com uma linha estratégica que promoveria um eficaz deslocamento de tropas desde o centro do país até a região Platina. Durante o primeiro trimestre de 1910, esta necessidade afigurava-se como urgente, devido a um estremecimento nas relações diplomáticas entre Brasil e Argentina, temendo-se sua evolução para um conflito armado (THOMÉ, 1983, p. 102). Em setembro de 1910 o Ministro da Viação ordenava à direção da Estrada de Ferro maior rapidez na construção, a fim de inaugurar a ligação Rio de Janeiro - Porto Alegre (DIÁRIO DA TARDE, 14/09/1910).

A partir de outubro de 1910, quando o número de turmeiros já caíra bastante, faltavam apenas obras de acabamento ao longo do trecho Presidente Penna – Uruguai e a conclusão da ponte sobre o Rio Uruguai. As obras de acabamento incluíam o alargamento de alguns aterros, ainda muito estreitos, a conclusão do lastreamento da linha, das casas de turma e da linha telegráfica definitiva. Legalmente a Companhia tinha autorização para montar pontes provisórias, feitas em madeira e que no prazo de dez anos deveriam ser substituídas por pontes metálicas definitivas (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1911, p. 251), e esta foi a opção adotada para a importante ponte sobre o Uruguai. Esta tarefa recebeu a mão-de-obra de 450 a 500 operários, e teria sido produzida em 70 dias de árduo esforço (DIÁRIO DA TARDE, 22/12/1910). Inaugurada em 17 de dezembro de 1910, a ponte provisória permitiu finalmente a ligação direta entre o estado gaúcho e o centro do país. A alta administração da EFSPRG esteve presente ao evento, junto a alguns empregados das estradas, que “[...] assistiram a passagem triumphal da machina inaugural” (DIÁRIO DA TARDE, 19/12/1910). Chegava-se, finalmente, ao desenlace do antigo sonho do Padre Feijó. Vinte e um anos após a concessão original a Teixeira Soares (que curiosamente não estivera na inauguração), concluía-se a ligação entre o sul do país e o centro, a um alto custo econômico e social.[72]

[72] Thomé (1983, p. 104) afirma que as despesas da Companhia com a construção ultrapassaram os 30 mil contos de réis em dezembro de 1910. Seriam mais de 3 milhões de libra esterlinas, ao câmbio da época.

Imagem 4: Inauguração da Ponte sobre o Rio Uruguai.
Fonte: ABPF/PR.

Não se imagine, porém, que a inauguração representava o fim das atividades na Linha Sul. Entre janeiro e março de 1912 ainda se trabalhou na construção da chamada linha do Rio do Peixe, em tarefas como cercamento da linha e das estações, além da conclusão de pontes, que determinou um certo movimento de terras. Neste último período da construção também foram montadas as superestruturas metálicas da maioria das pontes e assentados mais de 87 mil metros de linha telegráfica (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1913, p. 104). Isto nos indica que a Companhia precisou manter a seu serviço um certo número de operários na região para estas atividades, além é claro daqueles envolvidos na conservação da via permanente.[73]

[73] Uma correspondência de 1911 entre a EFSPRG e a Repartição Federal de Estradas de Ferro sugere que estes trabalhos mais especializados recebiam melhor remuneração, pois nele o Diretor da Repartição Federal de Fiscalização considera que na região "falta pessoal apto". Neste caso o problema era qualidade e não quantidade (CORRESPONDÊNCIA ENTRE A EFSPRG..., 1911).

Estas tarefas receberam ainda um suntuoso acréscimo. A grande ponte provisória sobre o Uruguai não teve vida longa, e em maio do ano seguinte à inauguração uma grande enchente a levou, passando a empresa a organizar a passagem do Rio através de um serviço de lanchas (MENSAGEM DO GOVERNADOR DE SANTA CATARINA, 1912, p. 74).

Imagem 5: Ponte sobre o Rio Uruguai destruída pela enchente em 1911.
Fonte: ABPF/PR.

A Companhia viu-se obrigada à construção da ponte definitiva, metálica, que viria da Europa e descansaria sobre nove pilares de alvenaria. No final de 1912, cerca de 300 homens trabalhavam nesta nova construção, quando o custo total (que deveria ser de dois mil contos) já se elevava a quatro mil contos (BRAZIL-FERRO-CARRIL, n. 36, dez/1912).

Mas qual foi o destino encontrado pelos milhares de turmeiros que foram sendo dispensados dos trabalhos mais pesados durante o ano de 1910? Algumas fontes nos apontam para caminhos seguidos por estes homens. Sobre este assunto, seria um erro afirmarmos que houve apenas uma destinação, pois havia uma pluralidade de direções possíveis e certamente diferentes escolhas envolvidas. Embora a historiografia afirme que estes homens permaneceram na região, engrossando o caldo social que desembocou no

Movimento do Contestado, seria ingenuidade supormos que a opção de todos tenha sido a mesma. Além disso, como já destaquei, o descarte dos turmeiros foi paulatina, após janeiro de 1910, e não imediata em um momento preciso.

A famosa assertiva do General Setembrino de Carvalho, discutida na primeira parte deste trabalho, considerava que os homens foram abandonados onde se achavam, ao final dos trabalhos (CARVALHO, 1916, p. 3/4). Problematizando esta questão, pergunto: qual seria o interesse da Companhia em poupar alguns tostões, mas manter um grosso contingente desocupado em uma região na qual iniciava a colonização de um largo volume de lotes especificamente direcionados para imigrantes europeus? Uma escolha como esta parece excessivamente contraditória para uma empresa sempre zelosa de seus direitos territoriais, já que o grupo abandonado seria de posseiros em potencial.

Precisamente sobre este aspecto, um antigo trabalhador da ferrovia, entrevistado por Carlos Gaertner, prestou uma informação bastante diversa. Segundo o Sr. Max Koteski, houve a remoção dos operários às expensas da Estrada de Ferro, embora a acomodação não fosse das melhores:

> [...] a Companhia forneceu aos trabalhadores trens especiais para remoção do local da obra. Especifica que os trens eram constituídos por vagões-gaiolas, para suínos, alguns com dois andares, acomodando-se os solteiros na parte de cima e os afamiliados na parte inferior (GAERTNER, 1974a, p. 84).

Esta saída parece mais condizente com a política da empresa: tratar os trabalhadores de forma desrespeitosa (afinal, eram vagões para suínos...), mas livrar-se de eventuais posseiros. Poucos teriam sido, segundo Koteski, os que permaneceram na região. Considero que o relato de Koteski, ex-operário e testemunha do processo de construção da Linha Sul, possui um peso inegável neste debate. Além disso, a informação por ele prestada parece dotada de maior lógica, se pensarmos no contexto da época. Lembremos que o General Setembrino pouco conhecia a região e que sofria pressões para conseguir explicar como o Exército tivera tamanha dificuldade para vencer alguns “pobres matutos ignorantes”.

Existe ainda uma segunda menção à retirada de turmeiros da região, em uma das entrevistas coletadas nos anos 1970 pelo Padre Tomás Pieters. Embora a transcrição seja um tanto confusa, o Sr. Joaquim Pereira Neto afirma que “Trabalhavam na Estrada de Ferro, depois fugiram, aquele pessoal não tinha recurso, não fizeram pagamento, os

operários tinham de sair, depois de dois, três meses, bateram pé e iam embora" (PIETERS, 1973, p. 17). Estes dois testemunhos são os únicos que localizei que tratam especificamente desta interessante questão, e portanto não posso afirmar categoricamente a retirada dos trabalhadores, mas acredito que uma parte destes tenha se deslocado da região através do transporte ferroviário.

A permanência de "bandidos" de outras regiões do Brasil também não parece ser coerente com outros dados coletados por esta pesquisadora. Supondo que estes homens tivessem um perfil criminoso e houvessem permanecido na região Contestada, seria lícito supor que se envolvessem em atividades criminosas e viessem (ao menos em parte) a sofrer processos da justiça. Embora tenha sido impossível fazer um levantamento sistemático nas diferentes cidades da região, estive pesquisando no Fórum de Curitibanos e no Museu Antônio Granemam de Souza e recolhi uma série de processos legais relativos aos anos de 1910 a 1928. São 21 processos referentes a variados tipos de crimes[74] e que arrolam, entre acusados, testemunhas ou envolvidos, 300 indivíduos, homens e mulheres. Sobre estes, foi elaborado um quadro que consta nos Anexos deste trabalho (ANEXO 9).[75]

Este grupo de indivíduos, quase todos moradores de Curitibanos e localidades adjacentes, tinha como profissão mais comum a de lavrador. Contudo havia as mais variadas profissões nesta população, tais como operário, doméstica, negociante, ferreiro e mesmo "coronel". A maioria se declarava alfabetizada, mesmo que por vezes encontrassem dificuldade para assinar seus depoimentos. As idades iam de 14 a 76 anos, ou seja, trata-se de um grupo extremamente variado.

A despeito do grande volume de sujeitos sobre os quais não consta a naturalidade, pode-se observar a este respeito uma substancial preponderância de nascidos na região, sobretudo a vila de Curitibanos. Outro grande volume se refere aos que se declaram nascidos em Santa Catarina, sendo bem menor o número de naturais do Paraná ou Rio Grande do Sul. Havia mais pessoas declaradamente estrangeiras (seis da Alemanha, um da

---

[74] São crimes de natureza variada: brigas, tentativas de homicídio, homicídios, conflitos entre vizinhos, roubo, agressão devido a disputas políticas, etc. Encontram-se ainda alguns crimes referentes ao episódio do Contestado ou que envolvem indivíduos ligados ao mesmo.

[75] Quero agradecer a Marcílio da Rocha Flores Junior e a Graciela Fontanella, acadêmicos de história da Universidade Luterana do Brasil, pela organização dos dados no quadro em questão e a Márcio Ezequiel pelo auxílio técnico em sua formatação.

Áustria, três da Inglaterra e seis da Itália) do que naturais de regiões distantes do Brasil. Apenas um indivíduo que se declarou alagoano, outro do Rio de Janeiro e um do "Brasil".[76]

Embora este não seja um levantamento completo sobre a população da região, nos aponta para algumas conclusões. A principal delas é a dificuldade em localizar, na documentação posterior à construção, supostos remanescentes vindos do centro do país. Embora o levantamento não esteja completo, visto que o arquivo do Fórum de Curitibanos se encontra em grave estado de desorganização, seria de supor que nos processos arrolados houvesse maiores menções a esta população, tão "desqualificada" e criminosa. O quadro em questão nos aponta para uma ausência quase completa de indivíduos com o perfil apontado por Setembrino após o término dos trabalhos mais brutos de construção.

Outras fontes também sinalizam para tais conclusões. Mesmo que estatisticamente sejam pouco representativos, os Autos de Perguntas e os Inquéritos feitos pelo Exército durante a repressão ao Movimento do Contestado apresentam um grupo de mais de 40 depoentes, a maioria suspeita de participação no famoso Exército de São Sebastião. Neste grupo encontramos uma série de indivíduos naturais da região contestada, do Paraná e mesmo do Rio Grande do Sul. Nenhum destes, contudo, vindo do centro do país para os trabalhos da EFSPRG. A única menção inequívoca a respeito da construção do caminho de ferro envolve Francisco Majeski, natural da Polônia. Este declarou que, ao vir para o Brasil, trabalhou como colono. Após, empregou-se na EFSPRG e, com a suspensão dos serviços, trabalhou na *Lumber* como ajudante de ferreiro (AUTO DE PERGUNTAS FEITO A FRANCISCO MAJESKY, 17 de dezembro de 1914).

Dentre os milhares de homens dispensados, havia pelo menos uma parte que já tinha direção certa: os imigrantes já localizados que haviam sido aliciados junto às colônias. Estes homens, em sua maioria, haviam deixado terras e plantação, via de regra sob os cuidados de esposa e filhos, para alcançar ganhos razoáveis em um curto espaço de tempo. Seu retorno já era esperado, e em geral estes homens dirigiam-se à colônias (sobretudo paranaenses) cujo acesso era relativamente fácil, através das estradas de ferro e de rodagem. Parece pouco provável que os turmeiros com este perfil tenham permanecido na

---

[76] O censo de 1920 nos mostra que o número de estrangeiros radicados no distrito de Curitibanos naquele ano era exígua – apenas 54, entre homens e mulheres. Outros municípios da região, contudo, apresentavam números bem mais representativos de imigrantes – tais como Campos Novos, Cruzeiro e Canoinhas. Nesta última cerca de 10% da população era estrangeira (IBGE, 1924, p. 519/526).

região do Vale do Rio do Peixe, já que possuíam terras cultivadas e família a sua espera. Infelizmente não conto com uma estimativa numérica para o volume de homens dentre os turmeiros que se encontrava nesta situação, mas acredito (pelas evidências já apresentadas) que se tratava de um grupo nada desprezível.

Havia ainda os imigrantes que vieram para o Brasil especialmente para o trabalho na EFSPRG e posterior colonização da região. Parece-me bastante provável que uma parcela significativa destes tenha adquirido os lotes vendidos pela Companhia nas proximidades das estações inauguradas no Vale do Rio do Peixe, como visto acima, tornando-se proprietários legalizados. Infelizmente sobre este aspecto não conto com documentação detalhada do Departamento de Colonização da BRC. Porém sabemos com certeza que boa parte destes primeiros colonizadores europeus fugiu da região durante a guerra do Contestado, o que pode ter dificultado um maior conhecimento sobre este processo. A escassez de materiais também impede um cálculo numérico sobre a quantidade de turmeiros nesta situação.

Após a construção da Linha Sul, prosseguiu a propaganda nos países europeus a fim de incentivar a ocupação dos terrenos contíguos à ferrovia. Junto ao acervo particular da profa. Irene Rucinsky, localizei um cartaz da BRC (em alemão) que divulgava as possibilidades abertas pela emigração. Pelo que pude apurar, este cartaz teve grande divulgação na Alemanha[77] (ANEXOS 10 e 11). O material incentivava a colonização de terrenos próximos aos caminhos de ferro da BRC, não apenas a EFSPRG. Contudo esta adquire destaque no mapa central, visto que era a principal via da Companhia que já se encontrava concluída. Os lotes assinalados no mapa concentram-se notavelmente na região do Vale do Rio do Peixe, além de um largo trato junto ao Iguaçu. A imagem fotográfica mostra um colono em um terreno descampado que se estende horizontalmente. Nada mais diverso da geografia do Vale do Rio do Peixe, caracterizado por marcante arborização e por um terreno acidentado. As imagens que ladeiam o colono sugerem a criação de suínos e bovinos, enquanto as “vantagens” apresentadas de forma escrita mencionam boas condições de produção e distribuição dos produtos, bem como facilidades de pagamento e preços módicos para as terras.

---

[77] Agradeço esta informação e a tradução do cartaz para o português ao Prof. Dr. Ricardo Rieth. Agradeço a Márcio Ezequiel pela arte realizada no cartaz em questão.

A ferrovia é utilizada como elemento de marketing, destacando-se o fato de que as colônias situam-se junto às estações, possuindo facilidade para o escoamento de produtos. É interessante que o cartaz dirige-se não apenas a possíveis colonos, mas também a comerciante e artesãos, que teriam excelentes perspectivas de futuro. É difícil avaliar o impacto desta campanha de propaganda entre os alemães. Através do mapa, contudo, sabemos que a EFSPRG já se encontrava concluída quando de sua divulgação. Portanto o cartaz é, certamente, posterior a 1910, e possivelmente indica uma propaganda maciça a partir de 1911. Em finais de 1913 teve início o conflito do Contestado e em 1914 a Guerra Mundial causou grande diminuição no processo imigratório. Estes foram acontecimentos que impediram um maior desenvolvimento das colônias da BRC. Mesmo assim, em 1912 a população que ocupava os terrenos junto a Estrada de Ferro era, de acordo com Stulzer, “em maioria de imigrantes” (1982, p. 32).

Existiu ainda um certo volume de turmeiros que não tinha necessidade de deslocamento após o término dos trabalhos, pois eram moradores locais contratados pelos taifeiros. Não acredito, porém, que este grupo tenha sido muito extenso. Um antigo morador da região, entrevistado por Machado, é claro ao afirmar que o pessoal que trabalhara na construção da ferrovia “era gente de fora” (PALHANO IN MACHADO, 2001, p. 445). O preconceito contra o sertanejo ou caboclo, sobre o qual já falei acima, dificultava sua contratação. Com isso, discordo da tese de Machado (2004, p. 338) de que houve um “emprego maciço” de moradores da região na construção da Linha Sul.[78] Considero que houve, sim, uma utilização relativamente larga de trabalhadores oriundos da macrorregião, contando-se aí especialmente paranaenses e rio-grandenses.[79] Algumas referências demonstradas acima sugerem que os moradores tradicionais locais acabaram por envolver-se mais com a produção ou fornecimento de gêneros alimentícios do que com a construção propriamente dita. Havia ainda uma forte sugestão, na época, de que os habitantes regionais seriam, costumeiramente, bandidos, e “[...] poucos destes tragicos habitantes procuraram sujeitar-se ao trabalho, embora a construcção os remunerasse bem [...]” (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1910). A dificuldade da adaptação ao trabalho assalariado foi destacada por um militar que esteve posteriormente na região:

---

[78] Apresentada mais detalhadamente no capítulo 1 deste trabalho.
[79] O termo macrorregião, conforme empregado aqui, compreende os estados do sul do país (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul).

> O trabalho e as industrias, a economia e a sociabilidade dos serranos do sul aguçavam carinhoso estudo e exigiam particular cuidado. A operosidade nelles não aferia com o labor continuo das capitaes, sendo longas as intermitencias que amenisam a perda das energias. Os hiatos na actividade os tornavam indolentes e moleirões.
>
> O operariado rural era livre de mais.
>
> [...] O povo disseminava-se pelos campos num accordo mutuo de se ajudar na queima, na colheita e nos plantios. Constituiam-se proprietarios livres e com um commercio independente. [...]
>
> Desta forma o camponio era vicioso e apathico. Perigo maior: fazia-se vagabundo pelos terreiros da visinhança, entregue a ciganagens, apostava corridas, ouvia e tocava gaitas, bebia e fumava fora de conta (ANTUNES, 1918, p. 50/51).

Eivada de preconceitos, esta citação de Antunes aponta, por um lado, para uma tendência a evitar o sistema de trabalho assalariado; por outro, nos mostra a representação perniciosa gerada pela elite intelectual ou financeira sobre a qualidade da mão-de-obra regional, o que levava ao seu descarte. O Anexo 5 também nos mostra que, dentre as poucas referências específicas, preponderam imigrantes europeus. Por todos estes motivos, acredito que a região do Vale do Rio do Peixe contribuiu para a construção com vários taifeiros, parte deles ligados aos coronéis da região, mas com um volume relativamente pequeno de trabalhadores braçais. Muitos destes vieram de zonas relativamente próximas, contudo não eram habitantes tradicionais da região.

Outra parcela de trabalhadores que abandonou a Linha Sul assim que foi dispensada foi aquela que se direcionou para a construção de outras ferrovias. Parte da mão-de-obra empregada nas ferrovias em geral era composta de trabalhadores itinerantes, que se deslocavam pelo território nacional em busca de oportunidades. No mais das vezes deslocando-se de ferrovia para ferrovia, em geral não possuíam família a acompanhá-los. A dispensa em um caminho de ferro representava a migração para outro. É difícil avaliar o volume numérico deste contingente. Mautner (1992) supõe que a transição da mão de obra imigrante para esta migrante tenha se dado apenas após os anos 1920. Acredito que as esporádicas referências que localizei feitas a operários oriundos do Rio de Janeiro e Bahia muito provavelmente refiram-se a estes trabalhadores móveis. É difícil afirmar que estes não ambicionavam a posse da terra e que, neste grupo, não existam alguns que tenham se fixado na região. Contudo, referências apontadas acima mostram que poucos foram os

trabalhadores nacionais que lá permaneceram; além disso, a oferta de outras construções representava um atrativo nada desprezível. Segundo Lanna,

> No início dos anos 1910, a BRC já se encontrava em dificuldades financeiras e demandava se seus empreiteiros a contenção de gastos, a redução do ritmo das obras e a dispensa de trabalhadores. Muitos destes trabalhadores dirigiram-se para a Bahia para trabalhar na construção ou na exploração das linhas da CCFFEB[80] (2001, p. 112).

A mais atraente dentre as opções da época deve ter sido a Estrada de Ferro São Francisco. Concebida como um ramal da EFSPRG, foi ganhando uma importância cada vez maior e aos poucos recebia o *status* de uma nova ferrovia, nos periódicos e nos Relatórios oficiais em geral. Para o governo catarinense, sua construção tornara-se uma questão de honra, já que a Linha Sul percorria a região sob domínio paranaense e não chegava a tocar nenhum ponto sob seu controle direto. Assim como temos menções ao deslocamento de turmeiros da São Francisco para a EFSPRG durante a segunda fase da construção da Linha Sul (conforme discutido acima) o oposto também aconteceu. À medida que os trabalhos foram diminuindo no Vale do Rio do Peixe e os turmeiros foram sendo dispensados, uma boa parte deles dirigiu-se a São Francisco, incrementado este empreendimento. Durante 1908 os trabalhos prosseguiram morosamente e com um certo descuido em algumas obras de arte (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1910, p. 344), o que parece indicar uma carência de engenheiros e turmeiros qualificados. No ano seguinte, já se apresentava uma solução para a irritante demora da Estrada de Ferro São Francisco:

> A Companhia pretende atacar logo a construção do trecho de Hansa a União da Victoria, em extensão superior a 340 Km, de modo a concluil-a dentro de dous annos e meio, *para o que muito concorre o numeroso pessoal que breve pode ser dispensado da linha de S. João a Uruguay,* cujos trabalhos de preparo do leito estarão concluídos em começo de abril (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1909, p. 301). [grifos meus]

Os turmeiros do tronco principal da EFSPRG tinham, portanto, desde 1909, um destino previsto pela própria direção da Companhia: a construção do ramal São Francisco. A rapidez que se desejava imprimir aos trabalhos tornava necessário um grande volume de

[80] Compagnie des Chemins de Fer Féderaux d’Est Brésilien.

homens, o que significava uma facilidade em conseguir colocação imediata logo após a dispensa da Linha Sul. E foi isso o que ocorreu. Após janeiro de 1910 iniciaram as demissões na linha principal e um grande volume de operários dirigiu-se naturalmente a São Francisco, cujo avanço se tornava promissor. No final daquele ano se constatava que

> A situação dos trabalhos de construcção, em 31 de dezembro [de 1910], do trecho de Hansa ao Alto da Serra, era bastante animadora: o movimento de terras está atacado vigorosamente e as obras de arte de modo igual, *não faltando trabalhadores, que constantemente apparecem á procura de serviço* (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1911, p. 256). [grifos meus]

A situação mostrava-se tão otimista que, em maio de 1910, o governador catarinense comemorava o reinício dos trabalhos e a inauguração do tráfego entre São Francisco e Hansa. Esquecida durante os esforços de construção da linha tronco, agora a construção da São Francisco se mostrava muito adiantada (MENSAGEM DO GOVERNADOR DE SANTA CATARINA, 1910, p. 26). O otimismo do poder público catarinense persistia na *Mensagem* do ano seguinte (MENSAGEM DO GOVERNADOR DE SANTA CATARINA, 1911, p. 61/62), embora o Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas já constatasse uma diminuição do ritmo dos trabalhos, “apesar do pessoal numeroso” (1912, p. 258). Acredito que um volume bastante significativo de antigos turmeiros do tronco principal da EFSPRG tenha se deslocado paulatinamente para os trabalhos da linha ao norte, durante o transcorrer de 1910.

Outra possibilidade de emprego da mão-de-obra dispensada da EFSPRG, e também aberta pela BRC, era o trabalho nas grandes serrarias. Vimos acima que Francisco Majeski, natural da Polônia, após trabalhar na ferrovia, empregou-se na *Lumber* como ajudante de ferreiro (AUTO DE PERGUNTAS FEITO A FRANCISCO MAJESKY, 17 de dezembro de 1914). Esta alternativa esboçava-se sobretudo para os europeus, em geral preferidos para as lides na empresa.

Como tentei demonstrar, havia variados destinos possíveis para os ex-turmeiros da construção da Linha Sul. Como sua dispensa foi gradual ao longo dos meses de janeiro a dezembro de 1910, o encaminhamento destes indivíduos foi feito de maneira mais paulatina do que a historiografia quer fazer crer. Não houve, repentinamente, oito mil desempregados na região contestada, mas grupos que foram sendo desligados do tronco principal e

buscaram alternativas, fosse na construção do ramal São Francisco, de outras ferrovias ou no retorno às regiões coloniais de onde eram oriundos. Parte permaneceu, ocupando lotes vendidos junto às estações da EFSPRG ou tornando-se posseiros. Porém esta última alternativa parecia pouco atraente. À medida que a Linha Sul avançou, entre 1907 e 1910, os posseiros que ocupavam terras junto às linhas foram sendo retirados, em alguns casos violentamente. Em 1911 a Companhia já tornava públicos seus direitos de posse e promovia expulsões de trechos cada vez mais largos de terra.[81] Observe-se o Edital publicado em inúmeros jornais catarinenses e paranaenses durante aquele ano:

> Edital Importante
> E. F. S. Paulo – Rio Grande
> Este faz saber a todos, que é expressamente prohibido invadir ou occupar os terrenos pertencentes á Companhia E. de Ferro S. Paulo – Rio Grande, situadas em ambas as margens do Rio do Peixe e em outras localidades onde, por concessão estadoal, a Companhia de Estrada de Ferro possue terras que já foram ou estão sendo medidas e demarcadas por ella.
> A Companhia de Estrada de Ferro desde já prohibe toda e qualquer invasão dos mencionados terrenos, fazendo cientes aos que nelles trabalharem ou se estabelecerem, que procederá judicialmente contra os invasores, tornando-os responsáveis por perdas e damnos. E pra que ninguem allegue ignorancia, mandou fazer o presente, que será affixado nos logares mais publicos e publicado pela imprensa.
> Para informações concernentes a terras para venda pela Companhia de Estrada de Ferro, dirija-se a F. E. Cole, Commissario de Terras, Caixa D Curityba, PR.
> Coronel H. Rupp — Francis E. Cole
> Inspector — Commissario deTerras
> Campos Novos — Corityba
> Santa Catharina — Paraná.
> Curitiba, 31 de maio de 1911 (O LIBERTADOR, 24/08/1911).

O Comissário de Terras da EFSPRG, Mr. Francis Cole, tratava os antigos moradores como invasores, mesmo aqueles que usufruíam da posse terra há décadas. Como

---

[81] É interessante notar que na chamada Linha Norte, ou seja, o trecho entre Itararé e Porto União da Vitória, havia apenas três áreas devolutas, relativamente pequenas, estando o restante do terreno em posses legitimadas e anteriores à concessão. Como a soma destas áreas estava longe de alcançar a área de concessão da Companhia, o governo paraense concedeu terras devolutas *onde quer que elas existissem* (ESTADO DO PARANÁ, Relatório apresentado ao Presidente do Estado pelo Secretario d'Estado dos Negocios de Obras Publicas e Colonisação, 1910, p. 40), o que parece ter incluído terrenos na área em disputa com Santa Catarina. Segundo Ferreira (1992, p. 46) em 1917 o Paraná expediu ilegalmente títulos para a BRC, o que levou o governo catarinense a baixar lei segundo a qual os possuidores de títulos expedidos pelo Paraná deveriam registrá-los junto à Santa Catarina. Isto gerou um sério problema, pois o governo catarinense expediu registros de posses dentro de supostas propriedades da BRC. Sobre este problema, consultar ainda Werlang (1992, p. 25) e Radin (2006, p. 51). Piazza (1982, p. 251-253) transcreve na íntegra a lei em questão (n. 1.181 de 4 de outubro de 1917). Na verdade o estado de Santa Catarina já há tempos tinha uma pendência judicial com a BRC pelas terras à margem do Rio do Peixe, contudo optou por não acionar uma disputa judicial contra a empresa (MACHADO, 2004, p. 148).

estes não possuíam títulos, Mr. Cole implantou no Vale do Rio do Peixe uma política de venda da terra para estes "invasores", negociando preferencialmente a terra que tinham ocupado, mas para adquirir o título pagavam o mesmo preço que as outras pessoas (TAYLOR, H. M. 27 de março de 1914). Em casos de divergência, o governo do estado orientava a que os moradores "se entendessem com a Companhia" (RADIN, 2006, p. 56). Em realidade, os moradores tradicionais das terras pagavam pelo título, e não pelas terras propriamente ditas, já ocupadas. Certamente muitos ocupantes das terras, sobretudo caboclos, não tinham condições de pagar pelo título e, expulsos das antigas posses, embrenhavam-se pelo mato em busca de novas terras.[82] Os novos posseiros e os imigrantes que chegavam à região passavam por uma situação um pouco diversa, devido à ocupação mais recente. A nomeação do coronel Henrique Rupp[83] como Inspetor de Terras da Companhia EFSPRG remete a um papel simbólico e prático, já que este era um nome de peso frente a população local.[84]

Contudo o plano de colonização da BRC não alcançou êxito. Como afirma Topik:

> [...] o seu plano de colonização fracassou por causa de dificuldades em arranjar financiamentos, pelo custo de localizar as pessoas na terra e pelo tamanho excessivo da companhia. Mesmo os especuladores geralmente relutavam em comprar terras ao longo de novas ferrovias, devido à dificuldade de legalizar os títulos de propriedade e de financiar as vendas dos colonos (1987, p. 145).

Além da posse dos pequenos proprietários, fosse legitimada ou não, havia ainda a posse legitimada de grandes tratos de terra pelos coronéis da região.[85] Restavam poucas

---

[82] Alguns dos imigrantes de segunda geração que mais tarde ocuparam os lotes próximos a Pinheiro Preto relataram a existência de caboclos nas redondezas da localidade. Estes, segundo se dizia, haviam sido expulsos pela Companhia das proximidades dos trilhos e nos anos 1920 foram novamente expulsos – desta vez pelas colonizadoras (SCAPIN, 1992, p. 142). Sobre o conflito entre imigrantes e caboclos no vale do Rio do Peixe, consultar Bleichuvel (2000).

[83] O processo de cooptação de lideranças políticas catarinenses e paranaenses era parte constante dos meios de ação da BRC e da Lumber, tendo utilizado nomes como Affonso Camargo, Nereu Ramos, Henrique Rupp (MACHADO, 2004, p. 149).

[84] A combinação de poder econômico e político alcançado por Rupp, grande chefe em Campos Novos, fez dele um dos coronéis mais preparados para tirar vantagem da construção da Estrada de Ferro. No ano de 1908 ele deu início a um grande e bem sucedido empreendimento, em suas terras próximas à estação de Erval d'Oeste: a colônia Rupp para imigrantes, com cerca de 5 mil hectares, beneficiada pela proximidade da ferrovia (DIACON, 1991, p. 81). Mais tarde, em 1919, José Rupp, em sociedade com Henrique Rupp e outros, fundou a Empresa Construtora e Colonizadora Oeste Catarinense. Esta entrou em grave conflito com a Brazil Development, subsidiária da BRC responsável pela venda de terras referentes à EFSPRG. Sobre este episódio consultar Werlang (1992, p. 34 e segs).

[85] No caso específico de Chapecó e Cruzeiro, Radin (2006, p. 52 a 55) demonstra que nas propriedades com mais de 100 hectares, registradas pelo Paraná entre 1842 e 1930, predominam os registros de luso-brasileiros.

opções àqueles que desejavam ocupar ilegalmente as terras locais, pois o processo de institucionalização da propriedade privada avançava rapidamente. Acredito, portanto, que poucos foram os turmeiros remanescentes que ocuparam terras ilegalmente na região e parece lícito supor que a maioria dos que fizeram isto já pertencia tradicionalmente à região ou, pelo menos, à macrorregião.

Outro importante problema historiográfico refere-se à participação deste contingente no Movimento do Contestado. Conforme acredito haver demonstrado, a permanência dos turmeiros da Linha Sul na região foi menos significativa do que a historiografia vem afirmando. Podemos acreditar que parte dos que permaneceram na região tenham tido alguma participação no conflito. Um depoimento coletado por Machado no ano de 2000 aponta para isso. Segundo o Sr. Firmino Martim, "[...] muitos que trabalharam na construção da Estrada de Ferro do Rio do Peixe viraram jagunços. Muitos eram daqui, outros eram de mais longe. Eles lutavam bem" (MARTIM IN MACHADO, 2001, p. 426). Contudo, acredito que a maior parte do contingente saiu da região com o término dos trabalhos, e logicamente estes não iriam retornar por ocasião do conflito, com uma exceção. O único caso em que temos evidências convincentes de um grupo que poderia ter aderido ao conflito foi o grupo que permaneceu na região, ou seja, os homens que se juntaram à construção da São Francisco.

Em 1913 as dificuldades financeiras da BRC começaram a interferir nos trabalhos da Estrada de Ferro São Francisco. Houve uma redução muito grande do pessoal, chegando mesmo a interromper, nos meses de junho e julho, a construção do trecho entre Canoinhas e Porto União da Vitória (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1915a, p. 141). No ano seguinte as dificuldades continuaram, suspendendo-se os trabalhos de conclusão e mantendo-se as tarefas de conservação da linha em um nível precário, embora então o transporte de forças legais já estivesse sendo operado:

> A linha está assentada até União da Victoria, existindo entre este ponto e Canoinhas varias obras provisorias , que tendem a ficar cada vez mais prejudicadas com o *completo abandono do leito, depois da suspensão dos trabalhos em construcção.* Recentemente, porém, a companhia teve necessidade de reforçar algumas pontes de madeira, para dar passagem aos trens de forças militares que operam na região (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1915b, p. 203). [grifos meus]

Neste ano de 1914, a situação dos trabalhadores da São Francisco tornara-se dramática. Uma grave crise ocorreu no início do ano, quando um grande número de operários foi demitido. Contudo o pagamento demorou a ser feito, e uma violenta greve ocorreu. Em março o problema parecia estar resolvido, mas a empresa precisava do apoio do Exército para realizar a segurança da linha. Um General fora requisitado para manter a segurança no distrito (TAYLOR, H. M. 27 de março de 1914). Explica o representante da Companhia à alta direção da BRC:

> The district in question has been under dispute, as you know, for a long time between the states of Santa Catharina and Paraná and has been a place for all sorts of outlaws, and a great many of these have been employed to work for the Company (TAYLOR, H. M. 27 de março de 1914).[86]

Dentre a documentação pesquisada, esta foi a única ocasião em que um representante da empresa admitiu o emprego de "foras da lei" nos trabalhos da Companhia. É difícil saber até que ponto esta representação se insere no preconceito já assinalado frente à região em questão. De qualquer maneira, assume-se uma dificuldade em lidar com o grupo de homens contratados, e relaciona-se a agitação local à situação política de disputa entre catarinenses e paranaenses, percebida naquele momento como uma das mais fortes causas para o Movimento do Contestado.

O tratamento desleal da Companhia aos turmeiros da São Francisco parece ter motivado sua adesão ao movimento, constatada por Pinto Soares, militar que se encontrava na região na época:

> Em 1914, por se terem paralisado os trabalhos da Estrada de Ferro de São Francisco, foram dispensados mais de mil empregados, estrangeiros e nacionais, que, em sua grande maioria, pela falta de trabalho, aderiram à revolução! (SOARES, 1920, p. 112).

Este milhar de homens descontentes, "estrangeiros e nacionais", teria engrossado o conflito devido a falta de alternativas. Afinal, nos redutos se encontravam caboclos, mas também alemães, polacos e ucranianos (WATRIN IN MACHADO, 2001, p. 489). Seria possível que a participação deste grupo de turmeiros tenha gerado uma certa confusão de

---

[86] [tradução aproximada] "O distrito em questão tem estado sob disputa, como você sabe, por longo período, entre os estados de Santa Catarina e do Paraná e tem sido local de refúgio de todo tipo de foras-da-lei, e grande quantidade deles tem sido empregados para trabalhar para a Companhia".

versões, que acabou por levar o General Setembrino a afirmar a participação de operários da construção da EFSPRG como "futuros cabeças de acontecimentos mais graves"? É possível, embora de difícil verificação.

Estes homens, segundo Setembrino, viriam "principalmente de Pernambuco e do Rio". Não constatei, durante a pesquisa, menções a trabalhadores vindos de Pernambuco, e algumas referências esparsas a indivíduos vindos do Rio de Janeiro. Pinto Soares sugere uma migração de indivíduos "suspeitos" para a região Contestada *posterior* à construção da Linha Sul. Esta teria inclusive facilitado seu deslocamento:

> Com a locomoção facilitada pela via-ferrea S.P.- R.G., a fertilissima região inculta viu-se infestada tambem por individuos perniciosos provindos do Norte do Paiz, inclusive muitos dos marinheiros sediciosos de 1910, e desertores do Exercito e da Policia (SOARES, s/d, p. 127).

Após todo o esforço de pesquisa e análise que empreendi ao longo deste capítulo, acredito que a afirmação de Pinto Soares carece ainda de comprovação. Quem exatamente seriam estes "individuos perniciosos", qual sua origem e por que teriam escolhido esta região para seu abrigo? Me parece, contudo, que Pinto Soares esteve mais próximo da realidade que Setembrino de Carvalho, ao apontar os ex-trabalhadores da São Francisco como participantes do movimento e ao comentar a possibilidade de inserção de homens vindos do norte no movimento. Estes dois fatores poderiam ter levado à famosa afirmação de Setembrino, com a qual abri a primeira parte deste trabalho, e que agora, ao cabo e ao fim, penso ter comprovado sua extrema fragilidade, sugerindo à historiografia sua discussão em conexão com os dados apontados neste trabalho.

CONCLUSÃO

[...] o apito da locomotiva
e o trem se afastando
e o trem arquejando
é preciso partir
é preciso chegar
é preciso partir é preciso chegar... Ah, como esta vida é urgente! [...]
(Mário Quintana, ***Poema Transitório****).*

Chegamos ao final de nossa viagem. Isto não significa que tenhamos explorado todas as possibilidades, visitado todos os locais, visto todas as paisagens. Frente à impossibilidade do conhecimento absoluto, porém, alcançamos o seu desenlace mais ricos e sábios do que éramos ao início. O próprio ato de viajar nos modifica e acrescenta. Hoje estamos mais próximos daqueles inesquecíveis personagens do Contestado que, contudo, eram olvidados pela historiografia. Os turmeiros da EFSPRG, especificamente da Linha Sul, mostraram-se interessantes, complexos e contraditórios, e sua relação com o Movimento do Contestado clarificou-se.

Neste percurso, foi possível conhecer melhor os meios pelos quais trabalhava a grande corporação BRC e sua subsidiária, a EFSPRG. Praticando negócios escusos, oferecendo propinas, ambas souberam aproveitar-se de uma estrutura governamental corrupta, suscetível a pressões dos mais variados tipos. Na micro escala pude verificar que tais práticas também se davam localmente. Assim, a empresa cooptava agentes de poder nas regiões percorridas por suas ferrovias, o que não foi diferente no Contestado. Boa parte dos coronéis da região mostraram-se favoráveis ao avanço destas forças capitalistas, e em muitos casos a elas associaram-se, como empreiteiros, sublocando os serviços de construção do caminho de ferro. O comércio de terras entre os coronéis e a empresa também se multiplicou. Enquanto isso, a imprensa e as diferentes esferas do poder público defendiam ardorosamente um certo discurso de modernidade que preparava a população para a aceitação das “novidades” trazidas pela ferrovia. Se, por um lado, este discurso mostrava-se impressionante e grandiloqüente, por outro expunha sua inadequação à

realidade cotidiana. Como demonstrei, a EFSPRG apresentava uma série de problemas, que iam desde o péssimo traçado, causador de descarrilamentos e acidentes variados, passando pela fraca velocidade desenvolvida pelos trens, atrasos nas linhas e serviços ineficientes. Uma viagem de vapor, bem menos “moderna” do que a opção férrea, mostrava-se mais segura que esta e, via de regra, mais econômica.

A concessão da EFSPRG foi outorgada com finalidades econômica e estratégica. Economicamente, os objetivos desejados não foram alcançados: a ferrovia era cara e pouco eficiente. Mesmo a colonização esperada não foi alcançada. Restava a função estratégica. Esta também se mostrou muito aquém do discurso. Seu teste deu-se justamente durante o Movimento do Contestado, alguns anos após o término da construção. Neste episódio, o exército nacional viu-se na contingência de transportar um grande número de homens, animais e recursos bélicos ao palco dos acontecimentos. Então os problemas referentes ao traçado e aos serviços apresentaram-se mais uma vez: os trens eram insuficientes, estavam em más condições e não preparados para uma utilização tão intensa. O alto custo deste transporte contribuiu para que a ferrovia saísse, mesmo que brevemente, do constante déficit apresentado ao longo de anos. Ao término do conflito, contudo, o superávit não se manteve, o que demonstra, mais uma vez, sua inadequação econômica. Embora a Estrada de Ferro tenha sofrido ataques durante a Guerra do Contestado, que lhe causaram sérios prejuízos e perdas humanas, ao cabo e ao final viu-se beneficiada pelo grande volume de transporte solicitado pelo Exército.

A historiografia sobre o Contestado mostrou-se inexata ao tratar dos trabalhadores que construíram a Linha Sul da EFSPRG e que teriam engrossado o contingente de rebeldes durante o conflito. Quero retomar aqui algumas das assertivas historiográficas que organizei na primeira parte deste trabalho, e que se mostraram falhas.

Os indícios não confirmaram a suposição de que os trabalhadores tenham vindo unicamente de grandes centros urbanos do país, como Rio de Janeiro e Pernambuco, locais destacados pelo General Setembrino em seu *Relatório*. Como demonstrei, paulatinamente a historiografia acrescentou, sem mencionar uma documentação comprobatória, as cidades de Santos, São Paulo e Salvador. A transição da referência de estados para cidades completou-se com a menção a Recife.

Na documentação consultada, verificou-se a existência de algum recrutamento em estados do centro do país, porém as mais constantes referências eram feitas a imigrantes, notadamente poloneses, russos, portugueses e italianos. Parte destes, inclusive, foi trazida diretamente pela Companhia a fim de construir a ferrovia e, posteriormente, adquirir e colonizar as terras adjacentes à mesma. Esta colonização foi acordada entre o Governo e a empresa, mas fracamente implementada. Muitos dos estrangeiros empregados eram, porém, colonos já assentados nos estados do sul e que buscavam ganhos alternativos durante o período de menor produção.[1] Tudo indica que uma grande parte dos turmeiros envolvidos na construção da Linha Sul, muito provavelmente sua maioria, eram estrangeiros, cooptados pela Companhia através dos sedutores salários e da esperança de uma colonização facilitada. Um levantamento numérico minucioso das menções a trabalhadores nas fontes consultadas, fossem coletivas ou individuais, mostrou uma grande preponderância de imigrantes entre os trabalhadores e poucas referências a operários nacionais.

Teria ainda havido algum recrutamento de homens da própria região do Contestado, mesmo que fraco. As fontes informam que eram pessimamente vistos pela Companhia. Estes teriam se concentrado sobretudo no fornecimento de gêneros agrícolas aos “exército” de trabalhadores que então invadia a região. Muitos dos turmeiros foram contratados entre pessoal egresso da macrorregião, ou seja, dos estados do sul. Dentre estes, muitos colonos e vários homens que se dedicavam ao trabalho em ferrovias; concluída uma, partiam para a próxima. Estes, naturalmente, não permaneceram no Contestado após a construção.

O número de trabalhadores utilizado varia na historiografia, como demonstrado no primeiro capítulo. A documentação mais precisa localizada indicou que, no auge das atividades, a contratação na Linha Sul da EFSPRG chegou a 7.035 homens, em janeiro de 1910. No entanto era comum a manutenção de um número excedente de trabalhadores durante as construções ferroviárias, a fim de suprir eventuais faltas. Isto nos leva à suposição de que houvesse realmente um número aproximado de 8 mil turmeiros concentrados na região no início do ano de 1910. Faltava, porém à historiografia, a compreensão de que a retirada destes homens aconteceu paulatinamente, não havendo um

---

[1] Estes europeus, especialmente aqueles trazidos especialmente pela empresa, são personagens muito interessantes e mereceriam estudos específicos por parte dos historiadores.

momento em que todos estes milhares ficaram desempregados. Além disso havia várias opções possíveis para esta população, desde a construção de outras ferrovias ou, no caso de imigrantes, o retorno às propriedades ou a aquisição na própria zona. Não existe, portanto, um encaminhamento automático destes turmeiros para o banditismo, como sugerem alguns autores. Seu abandono na região, relatado pelo General Setembrino, pode ou não ser exato. Particularmente não acredito que isso interessasse à Companhia, já que esta permanência poderia significar ocupações irregulares em suas terras. Assim, a narrativa de Gartner parece mais verossímil, ao relatar seu transporte para fora da região.

Outras evidências subscrevem esta versão. Após o trabalho de Machado (2004) encontra-se completamente refutada a suposição de que os turmeiros tornaram-se líderes no Movimento do Contestado. Além disso, a análise de processos do Fórum de Curitibanos (supostamente uma das cidades em que estes homens teriam permanecido preferencialmente) mostrou a preponderância de moradores da região ou da macrorregião, e raras pessoas vindas do centro do país. Mesmo os imigrantes não se encontram em grande número. Se estes homens tivessem vindo de locais como São Paulo, Rio de Janeiro e Pernambuco, permanecido no Contestado e se encaminhado para a vida criminosa, através da constituição de bandos próprios ou como jagunços contratados, forçosamente sofreriam processos ou neles testemunhariam. Não é isso que pode ser percebido.

Outras fontes históricas, de variados tipos, também mencionam especialmente a existência de imigrantes nos trabalhos de construção. Outra afirmação controversa da historiografia também não pôde ser confirmada. Parte dos operários teria sido capturada pela Polícia ou retirada de cadeias e enviada para a região. Não localizei qualquer evidência neste sentido, o que me leva a sugerir, no mínimo, mais prudência nesta assertiva.

A alusão de Duglas Teixeira Monteiro, de que os trabalhadores da construção da EFSPRG poderiam ter participado do movimento operário em seus locais de origem revela-se extremamente frágil. O grosso dos trabalhadores, ao que tudo indica, não se originara nas cidades portuárias brasileiras citadas acima. No caso dos imigrantes, parece-me que se tratavam de europeus voltados para a agricultura e pecuária, que viam a construção como um meio para alcançar um fim – a posse de uma propriedade rural. Sendo a maioria destes oriundos do campo, não teriam experiência prévia de engajamento social ou político,

conforme anotou Batalha (IN FERREIRA e DELGADO, 2003, p. 166) acerca de outro contexto.

Obviamente dentre um número tão significativo de homens encontraremos uma variedade imensa de tipos humanos, e não podemos descartar a possibilidade de que alguns operários militantes em seu local de origem tenham chegado à região. Contudo, não posso afirmar categoricamente a participação de um número substancial de homens nesta situação, já que a documentação não a subscreve.

Apesar dos limites impostos pela carência de documentação, foi possível captar alguns elementos da experiência cotidiana dos turmeiros. Esta se encontrava marcada pela violência física e moral. A formação do Corpo de Segurança da Companhia institucionalizou a violência como meio de disciplinar os milhares de homens envolvidos com a construção. Havia ainda agressões entre os próprios turmeiros e taifeiros ou destes contra a Companhia, como foi o caso do famoso assalto ao pagador em 1909.

Os produtos de primeira necessidade eram, quase sempre, adquiridos junto aos Armazéns da Companhia. Esta prática era antiga e recorrente no trabalho de construção de outras ferrovias. Mesmo com os altos preços praticados, os trabalhadores utilizavam esta alternativa devido à facilidade em comprar com vales de salário. Como os atrasos de salário eram freqüentes, a compra à crédito era fundamental e garantia a sobrevivência.

Alguns destes homens, especialmente os que vieram com o objetivo de adquirir terras nas propriedades da BRC, vieram com esposa e filhos. Tudo indica, contudo, que havia poucas mulheres junto à construção. Temos raras referências a ocasiões de sociabilidade como bailes, mas sabemos que estes existiram no Rio do Peixe. Quase nada sabemos sobre a prostituição durante aquele período, embora um relato tenha mencionado sua existência junto às “bodegas” da região. A existência de doenças epidêmicas relativamente freqüentes junto a esta população foi outro aspecto que pôde ser percebido especialmente através dos periódicos de época.

A participação de turmeiros remanescentes no Movimento do Contestado é uma das questões fundamentais que procurei responder. Como já destaquei acima, não houve operários da construção da ferrovia entre os líderes do conflito. Esta informação já destoa da versão apresentada pela maioria da historiografia. Se considerarmos que muitos destes homens eram imigrantes que retornaram para as regiões coloniais ou se deslocaram para

outros locais, veremos que a permanência não foi tão marcante quanto se pensava anteriormente. Logicamente, sua participação no movimento também foi restrita. Exceção deve ser feita a um contingente nada desprezível de turmeiros que foi dispensado dos trabalhos no Ramal São Francisco em 1914. Dentre estes, certamente haveria muitos ex-trabalhadores da Linha Sul, que lá foram empregados após a conclusão desta.

Ao longo desta tese, esforcei-me para mapear o perfil social dos turmeiros envolvidos na construção da EFSPRG. A aproximação destes agentes me permitiu conhecer mais sobre eles, embora o saber possível esteja limitado pela carência de documentação primária específica. Se antes se afirmava categoricamente sua proveniência de grandes centros e uma preponderância de mão-de-obra desqualificada, a evolução de meus estudos demonstrou a existência de grande número de estrangeiros e de pessoal oriundo da região sul dentre estes. Lança-se ainda uma séria dúvida sobre sua permanência preferencial na região, assim como sobre sua participação no Movimento do Contestado. O tema aqui desenvolvido não foi esgotado. Espero que minha contribuição possa despertar o interesse de outros historiadores e colaborar para novos estudos, despertando o debate sobre tão instigante temática.

FONTES CONSULTADAS:

FONTES JORNALÍSTICAS:

BPSC

O Clarim, de Lages, de 11 de setembro de 1907 a 6 de março de 1909; de 11 de março de 1911 a 30 de dezembro de 1911.
Região Serrana, de Lages, de 1º de janeiro de 1910 a 30 de dezembro de 1910.
Vanguarda, de Campos Novos, de 22 de dezembro de 1907 a 15 de abril de 1910. [coleção incompleta]
Gazeta Catarinense, de Florianópolis, de 15 de janeiro de 1908 a 25 de agosto de 1910.
A Época, de Florianópolis, de 16 de outubro de 1910 a 18 de dezembro de 1910; de 1º de janeiro de 1911 a 30 de dezembro de 1911; de 4 de janeiro de 1913 a 16 de outubro de 1913. [coleção incompleta]
Folha do Comércio, de Florianópolis, de 03 de outubro de 1909 a janeiro de 1911.
A Pátria, de São Francisco, 1907.
O Dia, de Florianópolis, 2 de julho a 10 de agosto de 1907, Julho a Setembro de 1908; Dezembro de 1910.
O Trabalho, de Curitibanos, de 21 de novembro de 1907 a 23 de dezembro de 1913. [coleção incompleta]
O Libertador, de Campos Novos, de 9 de janeiro de 1910 a 9 de novembro de 1911. [coleção incompleta]
A Notícia, de Lages, de 05 de outubro a 21 dezembro de 1912; de 1º de janeiro de 1914 a 13 de março de 1915.

BPPR

Paraná Moderno, Curitiba, de 27 de novembro de 1909 a 4 de novembro de 1911.
Diário da Tarde, de Curitiba, de 16 de março de 1908 a 31 de dezembro de 1908; 02 de janeiro de 1909 a 31 de dezembro de 1909; 01 de janeiro de 1910 a 31 de dezembro de 1910. [coleção incompleta]
Missões, de União da Victoria, 18 de junho de 1910 a 25 de agosto de 1910.
A Republica, de Curitiba, 24/12/1907.

CMPG

O Progresso, de Ponta Grossa, segundo semestre de 1909 e primeiro semestre de 1910.

ABPF/PR

Correio dos Ferroviários. Ano II, n. 7, abril 1935.

Correio dos Ferroviários. Ano XXXI, n° 07, julho, 1964.

Correio dos Ferroviários. Ano XXXII, n° 08, 1965.

PASETTO, Maria Silvestrina; MENESES, Maida Luiza Nogara de. **Tangará: do Trem de Ferro à asa delta**. s/l: s/ed., 1992.

ZOMKOWSKI, Milton. **Trajetória de um imigrante**. Curitiba, s/ed., 2001.

AHE

AUTOS DE PERGUNTAS AOS REBELDES DO CONTESTADO (1914 e 1915).

AUTO DE PERGUNTAS FEITO A ROBERTO EHLKE E AFFONSO DE SÁ GAMA. Canoinhas, 22 de outubro de 1914.

AUTO DE PERGUNTAS FEITO A FRANCISCO MAJESKY. Canoinhas, 17 de dezembro de 1914.

CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Relatório apresentado ao General de Divisão José Caetano de Faria, Ministro da Guerra.** Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1916.

INQUÉRITO POLICIAL DE ANTÔNIO GERALDO PIRES. Canoinhas, 28 de agosto de 1914.

INQUÉRITO POLICIAL DE PEDRO FERREIRA D'ALCÂNTARA. Canoinhas, 21 de novembro de 1914.

INQUÉRITO POLICIAL DE SEBASTIÃO GONÇALVES PADILHA. Canoinhas, 28 de novembro de 1914.

INQUÉRITO POLICIAL DE DIVERSOS REBELDES. Canoinhas, 4 de fevereiro de 1915.

PARTE DE COMBATE DE ATAQUE AO REDUTO DE SANTA MARIA PELA COLUNA NORTE. Dirigida ao Sr. Coronel Manoel Onofre Muniz Ribeiro pelo cap. Tertuliano de Albuquerque Potyguara. Vila de Canoinhas, 20 de abril de 1915.

AHRS

RELATÓRIO DA EXPEDIÇÃO SOB O COMMANDO DO GENERAL CARLOS FREDERICO DE MESQUITA CONTRA OS REVOLUCIONARIOS DO "CONTESTADO". Porto da União da Victoria, 28 de maio de 1914. Incluso apêndice.

AN

CORRESPONDÊNCIA ENTRE A EFSPRS e a Repartição Federal das Estradas de Ferro, datada de 30 de janeiro de 1911. Fundo: Ministério dos Transportes, maço 114, doc. 81-C.

APAL

RELATÓRIOS E ATAS:

CHEMIN DE FER SÃO PAULO - RIO GRANDE. **Assemblée Générale du 26 février 1903.** Rapport du Conseil d'Administration. [dat.]

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SÃO PAULO – RIO GRANDE. **Note.** S/l; [1911?].

COMPANHIA EFSPRG. **Ata da assembléia geral extraordinaria realizada em 30 de março de 1895.** Roxo de Rodrigues, Presidente. Rio de Janeiro, 30 de março de 1895.

COMPANHIA EFSPRG. **Relatorio e contas da directoria.** A. A. Fernandes Pinheiro, Presidente. Rio de Janeiro, 31 de março de 1896.

COMPANHIA EFSPRG. **Relatorio do ano de 1896 para ser apresentado á assembléa geral em 30 de março de 1897.** A. A. Fernandes Pinheiro, Presidente. Rio de Janeiro, 1 de março de 1897.

COMPANHIA EFSPRG. **Relatorio e contas de 1897.** A. A. Fernandes Pinheiro, Presidente. Rio de Janeiro, 1 de março de 1897.

COMPANHIA EFSPRG. **Relatorio do anno de 1898.** A. A. Fernandes Pinheiro, Presidente. Rio de Janeiro, 15 de junho de 1899.

MOLITOR, F. E. **Relatório sobre as propriedades da BRC,** submetido a Mr. W. Cameron Forbes. S/L, 20 de setembro de 1915. [dat.]

OFFICE NATIONAL DES VALEURS MOBILIÈRES. **Esclarecimentos fornecidos por Mr. Cameron Forbes em maio de 1915.**

OFFICE NATIONAL DES VALEURS MOBILIÈRES.**Comunicado n. 57 do Office National des Valeurs Mobilières**, de 8 de setembro de 1915.

SÃO PAULO – RIO GRANDE. **Relatório datilografado.** 9 de março de 1912. S/a.

CORRESPONDÊNCIAS**:**

CERJAT, Gaston. **Correspondência a Percival Farquhar.** Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 1909. [em inglês]

CERJAT, Gaston. **Correspondência a Percival Farquhar.** São Paulo, 19 de abril de 1909. [em francês]

CERJAT, Gaston. **Correspondência a Percival Farquhar.** Rio de Janeiro, 27 de julho de 1909. [em francês]

CORRESPONDÊNCIA AO MONSIEUR GASTON DE CERJAT. S/A. Rio de Janeiro, 11 de novembro de 1908. [em francês]

EGAN, John. **Correspondência a Percival Farquhar.** São Paulo, 11 de maio de 1908. [em inglês]

FARQUHAR, Percival. **Correspondência a Hector Legru.** Rio de Janeiro, 9 de setembro de 1908. [em inglês]

FARQUHAR, Percival. **Correspondência a Mr. Alexander Mackenzie**. Rio de Janeiro, 14 de dezembro de 1908. [em inglês]

KAMIYA, Tadao. **Correspondência a Percival Farquhar** tendo contratos pro-forma em anexo**.** Tókio, 5 outubro de 1908. [em inglês]

KAMIYA, Tadao. **Correspondência a Percival Farquhar.** Londres, 9 de agosto de 1909. [em inglês]

KNOX LITTLE, A. H. A. **Extrato de correspondência à Percival Farquhar**. S/l., 1º de Julho de 1912. [em inglês]

MACKENZIE, Alexander. **Correspondência a Percival Farquhar.** Rio de Janeiro, 21 de agosto de 1907. [em inglês]

MEDEIROS, Trajano Sabóia Viriato. **Oficio dirigido ao Ministro de Estado dos Negócios da Industria, Viação e Obras Públicas.** Rio de Janeiro, 8 de maio de 1907.

MITCHELL, James. **Correspondência a Percival Farquhar.** Londres, 15 de outubro de 1912. [em inglês]

SAMPAIO, Carlos. **Correspondência a Percival Farquhar.** Rio de Janeiro, 11 de outubro de 1910. [em inglês]

SAMPAIO, Carlos. **Correspondência para Mr. F. J. Egan.** À bordo do SS Mauritânia em rota a Nova York, Julho de 1911. [em inglês]

SENGÈS, Alberto Gaston. **Correspondência a Alberto Gustavo Paulo de Frontin, chefe engenheiro do Departamento de Fiscalização de Estradas de Ferro.** Castro, 20 de abril de 1908. [em inglês]

SENGÈS, Alberto Gaston. **Troca de ofícios com Robert Helling.** Traduzidos para o inglês e encaminhados por Mr. John M. Egan a Percival Farquhar. Castro, 30 de abril de 1908; Ponta Grossa, 19 de maio de 1908; Castro, 26 de maio de 1908, 15 de junho de 1908. [em inglês]

TAYLOR, H. M. **Correspondência à Brazil Railway Company.** São Paulo, 27 de março de 1914. [em inglês]

APIR

BRAZIL RAILWAY COMPANY. Departamento de Terras Cidades e Colonisação. Colonia Rio Capinzal. **Oficio encaminhando listas de produtos cultivados nas colonias.** Pelo Diretor das Colônias, 30 de maio de 1915. [dat.]

EFSPRG. **Contracto de promessa de compra e venda de lotes coloniaes da colonia de Nova Galicia**. Lote n. 288. 3/fev/1917. [dat.]

EFSPRG. Brazil Railway Company. Departamento de Colonisação. **Colonia de Nova Galicia [descrição].** Pelo diretor ajudante da Colonia. 12 de outubro de 1916.

ESTATISTICA 1915, referente a Colonia Nova Galicia, pelo ajudante do Diretor da Colonia. 4 de fevereiro de 1916. [dat.]

APPP

LUCIO, A. **Municipio de Campos Novos, estado de Santa Catarina.** Cruzeiro: Ed. Especial de “A Tribuna”, 1941.

APPPM

CÓPIA DA FÉ DE OFÍCIO DO CAPITÃO JOÃO TEIXEIRA MATOS DA COSTA. Solicitado pelo Senhor General Secretário Geral do Ministério da Guerra, em 4 de junho de 1946. Elaborado por Fernando Lopes da Costa, tenente coronel da reserva e Diretor do Arquivo do Exército.

d’ASSUMPÇÃO, Herculano Teixeira. **A campanha do Contestado** (as operações da Columna do Sul). Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1918. v. 2.

INQUÉRITO POLICIAL MILITAR referente ao esclarecimento da morte do Major João Teixeira Mattos Costa**.** União da Victoria, anno de 1914. Volume 10, pasta 14.

ENTREVISTAS DIVERSAS. IN: MACHADO, Paulo Pinheiro. **Um estudo sobre as origens sociais e a formação política das lideranças sertanejas do Contestado, 1912-1916.** Campinas: Unicamp, 2001. Tese (Doutorado em História), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Campinas, 2001. p. 395-498.

NEUHAUS, Rogério. Os fanaticos do sertão. Deploraveis fructos da educação areligiosa. Petrópolis: **Revista Vozes**, Ano IX, v. 1, 1915. p. 72-74.

NEUHAUS, Rogério. Os “fanaticos”. Petrópolis: **Revista Vozes**, Ano IX, v. 1, 1915. p. 87-92.

RELATÓRIO DO 56º BATALHÃO DE CAÇADORES ao Excelentíssimo Sr. Gen. Fernando Setembrino de Carvalho, s/l, s/d.

SANTA CATHARINA. **Synopse apresentada pelo Cel. Vidal José de Oliveira Ramos ao Maj. João de Guimarães Pinho,** Presidente do Congresso Representativo do Estado, ao passar-lhe o governo, em 20 de junho de 1914. Florianópolis: Gab. Typ. d’O Dia, 1914.

SILVA, Alfredo Leão da. **Relatório de serviços do 51º Batalhão de Caçadores.** Acampamento da Estação Calmon, 20 de abril de 1915.

SILVA, Cleto da. **Apontamentos históricos de União da Vitória, 1769-1933.** União da Vitória: Ed. do Autor, 1933.

SÓCRATES, Eduardo. **Relatório da visita de inspecção feita,** no corrente mez, ás forças d’esta Columna. Mez de dezembro de 1914. Columna de Oeste.

PIETERS, Tomás. **Entrevistas realizadas com moradores do ex-Contestado.** Vários locais, 1973. [dat].

APSC

SANTA CATHARINA. **Relatório apresentado ao Excelentíssimo Coronel Gustavo Richard, Governador do Estado, pelo Doutor Honório Hermeto Carneiro da Cunha, Secretário Geral, em 1° de julho de 1910.** Manuscrito.

SANTA CATHARINA. **Relatório apresentado ao Excelentíssimo Senhor Vidal José de Oliveira Ramos, Governador do Estado, pelo Secretário Geral Gustavo Lebon Régis, maio de 1914.** Florianópolis: Tipografia da Livraria Central, s/d.

OFÍCIOS DIRIGIDOS AO GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA. 1907-1914.

OFÍCIO ALBERTO DE ABREU AO GOVERNADOR DE SANTA CATARINA, CEL. EUGENIO MULLER. Curityba, 26 de setembro 1912.

OFÍCIO MANOEL GUIMARÃES CARNEIRO AO GOVERNADOR DE SANTA CATARINA, CEL. VIDAL RAMOS. Curityba, 2 de janeiro de 1914.

BEUFRGS

ALMEIDA JR, Joaquim. **Methodo de construcção de estradas no Brazil.** Rio de Janeiro: Paulo Pongetti, 1925. 1º vol.

AHRONS, Rodolfo. **Methodo graphico para a distribuição das terras na construcção de Estradas de Ferro.** Porto Alegre: Officinas typographicas da Livraria do Commercio, 1897.

BRAZIL-FERRO-CARRIL. Revista quinzenal de Engenharia e especialmente de viação. Rio de Janeiro. Dez. 1912 a dez. 1913. n. 36 a 60.

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO - RIO GRANDE. **Occupação pela Revolução a 5 de outubro de 1930.** Rio de Janeiro: s/e, 1931.

EGATEA. REVISTA DA ESCOLA DE ENGENHARIA DE PORTO ALEGRE. Rio Grande do Sul: Officinas Graphicas do Instituto de Electro-technica da Escola de Engenharia de Porto Alegre. Jan. 1914 a dez. 1921.

PACHECO, J. Junot. **Estradas de Ferro.** São Paulo: Melhoramentos, s/d.

PASSOS, Francisco Pereira. **Caderneta de campo para uso dos engenheiros incumbidos de trabalho de Estradas de Ferro.** Londres: s/ed, 1873.

PICANÇO, Francisco. **Diccionario de Estradas de Ferro, Sciencias e Artes Accessorias.** Rio de Janeiro: H. Lombaerts & Com., 1891. vol I.

_____. **Diccionario de Estradas de Ferro, Sciencias e Artes Accessorias.** Rio de Janeiro: H. Lombaerts & Com., 1892. vol II.

REVISTA DO CLUB DE ENGENHARIA. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. jan. 1903 a dez. 1913.

BFAFI

WANKE, Eno Teodoro. **A saga dos imigrantes** (de como eles, em busca de felicidade, mudaram de pátria e o que fizeram pelo Brasil). Rio de Janeiro: Edições Plaquette, 1993.

BMF

ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO – RIO GRANDE. **Contracto de consolidação:** actos posteriores até 10 de julho de 1918. Rio de Janeiro: Papelaria Americana, 1919.

ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO – RIO GRANDE. **Decretos e contractos regulando a construcção, uso e gozo de uma Estrada de Ferro em os estados de São Paulo, Parana, Santa Catharina et Rio Grande do Sul.** Rio de Janeiro [?]: Impressora Paranaense [?], 1910 [?].

BN

CERQUEIRA, Alves. **A jornada de Taquaruçu** (feito guerreiro). Contribuição ao estudo da história militar do Brasil. Rio de Janeiro: s/ed, 1936.

ESTATUTOS da Companhia E.F. São Paulo - Rio Grande, Sociedade Anonyma; Capital 75.000.000 de Francos. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas da S.A. A Noite, S/d.

ESTIENNE, Gustavo. **A Estrada de Ferro Brazil-Pacifico** ou O Transcontinental Sul-Americano. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1897.

GOMEZ, Luiz. **Estrada de Ferro Transcontinental.** Conferência realizada no Club de Engenharia no dia 11 de outubro de 1924. Rio de Janeiro: Officinas Graphicas do Jornal do Brasil, 1924.

PESSOA JR, Cyro Diocleciano Ribeiro. **Estudo descriptivo das Estradas de Ferros do Brazil, precedido da respectiva legislação.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.

SOARES, João Teixeira. **Relatório dos Estudos da Estrada de Ferro de São Paulo – Rio Grande.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

BPPR

CRUZ, Demétrio Acácio Fernandes da. Introdução aos apontamentos sobre a província do Paraná. IN: POLINARI, Marcello. **Fontes para a história do Paraná.** Cronistas – séculos XIX e XX. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 1990. p. 18-43.

ESTADO DO PARANÁ. Relatório apresentado ao Presidente do Estado em 31 de dezembro de 1908 pelo Secretario d'Estado dos Negocios de Obras Publicas e Colonisação. Curityba: Typ. d' "A Republica", 1909.

ESTADO DO PARANÁ. Relatório apresentado ao Presidente do Estado pelo Secretario d'Estado dos Negocios de Obras Publicas e Colonisação em 31/dez./1909. Curityba: Typ. d' "A Republica", 1910.

ESTADO DO PARANÁ. Relatório apresentado ao Presidente do Estado pelo Secretario d'Estado dos Negocios de Obras Publicas e Colonisação em 1910. Curityba: Typ. d' "A Republica", 1911.

ESTADO DO PARANÁ. Relatório apresentado ao Presidente do Estado pelo Secretario d'Estado dos Negocios de Obras Publicas e Colonisação em 1911. Curityba: Typ. d' "A Republica", 1912.

MEMORIAL DA ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DO PARANÁ, elaborado e apresentado pelo seu presidente Dr. Pamphilo d'Assumpção. Coritiba: Typ. e Lith. "Impressora Paranaense", 1909.

MONTEIRO, Tobias. **Do Rio ao Paraná.** Curitiba: Impressora Grafica Paranaense, 1903.

PARANÁ, Sebastião. **Chorographia do Paraná.** Coritiba: Typ. da Livraria Economica, 1899.

PLAISANI, Alcebiades Cezar. **Scenario Paranaense.** Descripção Geographica, Politica e Historica do estado do Paraná. Coritiba: Typ. d'A Republica, 1908.

RELATORIO APRESENTADO AO SR. CEL. SECRETARIO DO INTERIOR, JUSTIÇA E INSTRUCÇÃO PUBLICA pelo Director do Serviço Sanitario do Paraná, em 31 de dezembro de 1909. Curitiba: Typ. Alfredo Hoffman, 1910.

RELATORIO REFERENTE AO ANNO DE 1911 apresentado ao Sr.Dr. Silvino Vicente de Faria, diretor do Serviço de Povoamento, pelo Eng. Manoel Francisco Ferreira Correia. Curitiba: Impressora Paranaense, 1912.

RELATORIO REFERENTE AO ANNO DE 1912 apresentado ao Sr.Dr. Silvino Vicente de Faria, diretor do Serviço de Povoamento, pelo Eng. Manoel Francisco Ferreira Correia. Curitiba: Oficinas de Artes Gráficas de A. Guimarães & Filho, s/d.

BPRS

PEIXOTO, Demerval (Clivelaro Marcial). **Campanha do Contestado –** Episódios e impressões. Rio de Janeiro: Segundo Milheiro, 1920.

BPSC

d'ASSUMPÇÃO, Herculano Teixeira. **A campanha do Contestado** (as operações da Columna do Sul). Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1917. v. 1.

LEMOS, Alfredo de Oliveira. **A história dos fanáticos em Santa Catarina** e parte de minha vida naqueles tempos - 1913/1916. Passo Fundo : Ed. Berthier, s/d.

RAMOS, Oscar de Oliveira. **O problema ferro-viario de Santa Catharina**. Florianópolis: Typ. d'O Dia, 1915.

SCAPIN, Alzira. **Pinheiro Preto:** sua história, sua gente. S/l: Hipograf, s/d.

SOARES, J.O. Pinto. **Guerra em Sertões Brasileiros.** Rio de Janeiro: Papelaria Velho, 1931.

STULZER, Aurélio. **A guerra dos fanáticos (1912 a 1916).** A contribuição dos franciscanos. Vila Velha: Vozes, 1982.

TELEGRAMA HENRIQUE RUPP AO COMANDANTE DAS FORÇAS LEGAES. Campos Novos, 1º/10/1912.

TELEGRAMA HENRIQUE RUPP AO CORONEL FRANCISCO DE ALBUQUERQUE. Campos Novos, 1º/10/1912.

TELEGRAMA HENRIQUE RUPP AO CORONEL FRANCISCO DE ALBUQUERQUE. Campos Novos, 12/10/1912.

BPUCRS

ALBUQUERQUE, Adolpho Gomes de. **Guia prático do engenheiro de estradas de ferro.** Rio de Janeiro: Typ. Hospicio, [1913]? Vol. 1.

CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Memórias** - dados para a história do Brasil. Rio de Janeiro: s/ed, 1950.

d'OLIVEIRA, José Gonçalves. **Traçado das estradas de ferro no Brazil.** 2ª ed. São Paulo : Casa Vanorden, 1912.

BRFFSA

AMARAL, Antéro Freitas do. **Syndicato Farquhar**: força e grandeza. Assalto e conquista. Nacionalismo. Rio de Janeiro: s/ed, 1915.

BRAZIL. Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas. Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro. **Estatistica das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1907.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.

BRAZIL. Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas. Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro. **Estatistica das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1908.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910.

BRAZIL. Ministerio da Viação e Obras Publicas. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatistica das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1910.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913.

BRAZIL. Ministerio da Viação e Obras Publicas. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatistica das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1911.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914.

BRAZIL. Ministerio da Viação e Obras Publicas. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatistica das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1912.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915.

BRAZIL. Ministerio da Viação e Obras Publicas. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatistica das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1913.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917.

BRAZIL. Ministerio da Viação e Obras Publicas. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatistica das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1914.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919.

BRAZIL. Ministerio da Viação e Obras Publicas. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatistica das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1915.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920.

BRAZIL. Ministerio da Viação e Obras Publicas. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatistica das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1916.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.

JARDIM, Jeronimo Rodrigues de Moraes; REYS, Alvaro Rodovalho Marcondes dos; VARELLA, Edmundo et all. **Plano de Viação Geral**. RJ: Imprensa Nacional, 1890.

PAIVA, Alberto Randolpho. **Legislação Ferro-viaria Federal do Brazil**. Leis, decretos, regulamentos, instrucções, avisos, portarias e outros actos, desde as primeiras iniciativas até 31 de dezembro de 1921. Rio de Janeiro: s/ed, 1922. Volume VI (1889-1890).

PICANÇO, Francisco. **Viação Ferrea do Brasil. Descripção technica e estatistica de todas as nossas estradas de ferro.** Rio de Janeiro: Typ. e Lith. de Machado & C., 1884.

BUFPR

PEIXOTO, Demerval. **Campanha do Contestado**. Curitiba: Fundação Cultural, 1995a.
______. **Campanha do Contestado**. Curitiba: Fundação Cultural, 1995b.
______. **Campanha do Contestado**. Curitiba: Fundação Cultural, 1995c.

VÍTOR, Nestor. **A terra do futuro** (impressões do Paraná). Rio de Janeiro: Typ. Jornal do Commercio, 1913.

BUFSC

GAERTNER, Carlos. Uma informação contraditória. **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, tomo XV, n. 06, p. 84-86, jun. 1974a.

GAERTNER, Carlos. O Contestado e a colonização. **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, tomo XV, n. 09, p. 146-148, set. 1974b.

GAERTNER, Carlos. Um cinqüentenário em Rio das Antas. **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, tomo XV, n. 10, p. 180-185, out. 1974c.

RAMOS, Oscar de Oliveira. **A colonização no Brasil.** Florianópolis: [s/e], 1939.

BULBRA

SOARES, J.O. Pinto. **O Contestado.** Subsídios para a história (1914-1915). Santa Maria: Papelaria Ângelus, s/d. v. II.

CEC

ALMANACH DO PARANÁ PARA 1909. Curytiba, Paranaguá e Ponta Grossa: Typographia da Livraria Econômica: 1908.

COMARCA DE PONTA GROSSA. ESTADO DO PARANÁ. Inquerito Policial. Processo do réu João Simão. 12 de fevereiro de 1907.

COMARCA DE PONTA GROSSA. ESTADO DO PARANÁ. Inquerito Policial. Processo do réu José Boreyko. 20 de agosto de 1908.

COMARCA DE PONTA GROSSA. ESTADO DO PARANÁ. Inquerito Policial. Processo do réu Manoel Tavares dos Santos. 24 de novembro de 1909.

COMARCA DE PONTA GROSSA. ESTADO DO PARANÁ. Inquerito referente a roubo e homicídio. Processo do réu Estanislau Stefano Schaskviky e outros. 26 de setembro de 1908.

COMARCA DE PONTA GROSSA. ESTADO DO PARANÁ. Inquerito Policial. Appellante Generoso Borges. 21 de junho de 1909.

CM

DENIS, Pierre. **Le Brésil au XXe siècle.** Paris: Librairie Armand Colin, 1909.

CPDOC

TELEGRAMA HELLING. s/l., s/d. [10 de setembro de 1914?].

TELEGRAMA GUIMARÃES CARNEIRO AO GENERAL SETEMBRINO DE CARVALHO. Curityba, 11/02/1915.

TELEGRAMA GUIMARÃES CARNEIRO AO GENERAL SETEMBRINO DE CARVALHO. Curityba, 30/03/1915.

TELEGRAMA HELLING AO GENERAL SETEMBRINO DE CARVALHO. Porto União da Vitória, 06/04/1915.

TELEGRAMA R. HELLING AO GENERAL SETEMBRINO DE CARVALHO. Porto União da Vitória, 08/04/1915.

TELEGRAMA R. HELLING AO GENERAL SETEMBRINO DE CARVALHO. Porto União da Vitória, 09/04/1915.

CRL

MINISTERIO DA GUERRA. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo General de Divisão Vespasiano Gonçalves de Albuquerque e Silva, Ministro da Guerra, em outubro de 1914.** Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1914. [capturado em: 01/05/2004]

MINISTERIO DA GUERRA. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo General de Divisão José Caetano de Faria, Ministro de Estado da Guerra, em maio de 1915.** Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1914. [capturado em: 01/12/2002]

MINISTERIO DA GUERRA. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo General de Divisão José Caetano de Faria, Ministro de Estado da Guerra, em maio de 1916.** Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1916. [capturado em: 01/05/2004]

MINISTERIO DA GUERRA. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Marechal Graduado José Caetano de Faria, Ministro de Estado da Guerra, em maio de 1916.** Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1917. [capturado em: 01/05/2004]

MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, Miguel Calmon Du Pin e Almeida no anno de 1907.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907. [capturado em: 27/10/2002.]

MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, Miguel Calmon Du Pin e Almeida no anno de 1908.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908. [capturado em: 27/10/2002]

MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, Miguel Calmon Du Pin e Almeida no anno de 1909.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910. [capturado em: 27/10/2002]

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, Dr. Francisco Sá no anno de 1909.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909. [capturado em: 27/10/2002]

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, Dr. J. J. Seabra no anno de 1910.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911. [capturado em: 27/10/2002]

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, Dr. José Barboza Gonçalves no anno de 1911.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1912. [capturado em: 27/10/2002]

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, Dr. José Barboza Gonçalves no anno de 1912.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913. [capturado em: 27/10/2002]

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, Dr. José Barboza Gonçalves no anno de 1913.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915a. [capturado em: 01/12/2002]

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, Dr. Augusto Tavares de Lyra no anno de 1914.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915b. [capturado em: 01/12/2002]

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, Dr. Augusto Tavares de Lyra no anno de 1915.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917. [capturado em: 01/12/2002]

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, Dr. Augusto Tavares de Lyra no anno de 1916.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918. [capturado em: 01/12/2002]

PARANÁ. **Mensagem ao Congresso Legislativo dirigida pelo Dr. Vicente Machado da Silva Lima presidente do Estado em 1º de fevereiro de 1907.** Curytiba: Annibal Rocha & C., 1907. [capturado em 12/06/2004]

PARANÁ. **Mensagem ao Congresso Legislativo dirigida pelo Coronel Joaquim Monteiro de Carvalho e Silva 2º. vice - presidente do Estado em 1º de fevereiro de 1908.** Curytiba: Annibal Rocha & C., 1908. [capturado em 12/06/2004]

PARANÁ. **Mensagem ao Congresso Legislativo dirigida pelo Dr. Francisco Xavier da Silva presidente do Estado em 3 de fevereiro de 1909.** Curytiba: Typographia d' "A Republica", 1909. [capturado em 12/06/2004]

PARANÁ. **Mensagem ao Congresso Legislativo dirigida pelo Dr. Francisco Xavier da Silva presidente do Estado em 1º de fevereiro de 1910.** Curytiba: Officinas da d' "A Republica", 1910. [capturado em 12/06/2004]

PARANÁ. **Mensagem ao Congresso Legislativo dirigida pelo Dr. Francisco Xavier da Silva presidente do Estado em 1º de fevereiro de 1911.** Curytiba: Typographia d' "A Republica", 1911. [apturado em 12/06/2004]

PARANÁ. **Mensagem ao Congresso Legislativo dirigida pelo Dr. Francisco Xavier da Silva presidente do Estado em 2 de fevereiro de 1912.** Curytiba: Typ. d' "A Republica", 1912. [capturado em 12/06/2004]

PARANÁ. **Mensagem ao Congresso Legislativo dirigida pelo Dr. Carlos Cavalcanti de Albuquerque presidente do Estado em 1º de fevereiro de 1913.** Curytiba: Typ. do "Diario Official", 1913. [capturado em 12/06/2004]

PARANÁ. **Mensagem ao Congresso Legislativo dirigida pelo Dr. Carlos Cavalcanti de Albuquerque presidente do Estado em 1º de fevereiro de 1914.** Curytiba: Typ. do "Diario Official", 1914. [capturado em 12/06/2004]

PARANÁ. **Mensagem ao Congresso Legislativo dirigida pelo Dr. Carlos Cavalcanti de Albuquerque presidente do Estado em 1º de fevereiro de 1915.** Curytiba: Typ. do "Diario Official", 1915. [capturado em 12/06/2004]

REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. **Mensagem apresentada ao Congresso Nacional pelo presidente da Republica Affonso Augusto Moreira Penna.** Rio de Janeiro: s/ed, 1907. [capturado em 09/06/2005]

REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. **Mensagem apresentada ao Congresso Nacional pelo presidente da Republica Affonso Augusto Moreira Penna.** Rio de Janeiro: s/ed, 1908. [capturado em 09/06/2005]

REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. **Mensagem apresentada ao Congresso Nacional pelo presidente da Republica Affonso Augusto Moreira Penna.** Rio de Janeiro: s/ed, 1909. [capturado em 09/06/2005]

REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. **Mensagem apresentada ao Congresso Nacional pelo presidente da Republica Nilo Peçanha.** Rio de Janeiro: s/ed, 1910. [capturado em 1º/ 05/2004]

REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. **Mensagem apresentada ao Congresso Nacional pelo presidente da Republica Marechal Hermes Rodrigues da Fonseca.** Rio de Janeiro: s/ed, 1911. [capturado em 1º/ 05/2004]

REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. **Mensagem apresentada ao Congresso Nacional pelo presidente da Republica Marechal Hermes Rodrigues da Fonseca.** Rio de Janeiro: s/ed, 1912. [capturado em 20/05/2004]

REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL. **Mensagem apresentada ao Congresso Nacional pelo presidente da Republica Wenceslau Braz Pereira Gomes.** Rio de Janeiro: s/ed, 1915. [capturado em 20/05/2004]

SANTA CATHARINA. **Mensagem apresentada ao Congresso Representativo pelo governador do Estado Coronel Gustavo Richard em 2 de agosto de 1908.** Florianopolis: Typ. Boehm, 1908. [capturado em 10/06/2004].

SANTA CATHARINA. **Mensagem apresentada ao Congresso Representativo pelo governador do Estado Coronel Gustavo Richard em 16 de agosto de 1909.** Florianopolis: Typ. Boehm, 1909. [capturado em 20/04/2003]

SANTA CATHARINA. **Mensagem apresentada ao Congresso Representativo pelo governador do Estado Coronel Gustavo Richard em 17 de setembro de 1910.** Florianopolis: Typ. da Livraria Moderna, 1910. [capturado em 20/04/2003]

SANTA CATHARINA. **Mensagem apresentada ao Congresso Representativo pelo governador do Estado Vidal José de Oliveira Ramos em 23 de julho de 1911.** Florianopolis: Gab. Typ. d' O Dia, 1911. [capturado em 20/04/2003]

SANTA CATHARINA. **Mensagem apresentada ao Congresso Representativo pelo governador do Estado Vidal José de Oliveira Ramos em 23 de julho de 1912.** Florianopolis: Gab. Typ. d' O Dia, 1912. [capturado em 02/05/2004]

SANTA CATHARINA. **Mensagem apresentada ao Congresso Representativo pelo governador do Estado Vidal José de Oliveira Ramos em 24 de julho de 1913.** Florianopolis: Gab. Typ. d' O Dia, 1913. [capturado em 02/05/2004]

SANTA CATHARINA. **Mensagem do Presidente do Congresso Representativo no exercício do cargo de Governador do Estado Major João Guimarães Pinho apresentando A SYNOPSE que lhe foi entregue pelo Sr. Vidal José de Oliveira Ramos ao deixar o Governo do Estado.** Florianopolis: Gab. Typ. d' O Dia, 1914. [capturado em 10/06/2004 e 22/08/2005]

SANTA CATHARINA. **Mensagem apresentada ao Congresso Representativo pelo governador do Estado Major João Guimarães Pinho em 29 de julho de 1915.** Florianopolis: Gab. Typ. d' O Dia, 1915. [capturado em 10/06/2004]

DEAP

COMISSÃO DE COLONIZAÇÃO DO PARANÁ. **Ofícios do agente Polycarpo José Pinheiro ao Cel. Joaquim M. de Carvalho, Chefe da Comissão, 1908.** Archivo I.J.I.P, v. 13. AP 1308.

EFSPRG. **Exposição financeira e technica apresentada aos accionistas em maio de 1900.** Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1900.

EFSPRG. **Ofícios do Chefe das linhas em tráfego ao Cel. Luís Antônio Xavier, Secretário do Interior, Justiça e Instrução Pública.** Dez. 1907 a nov. 1908.
EXPOSIÇÃO FINANCEIRA E TECHNICA SOBRE A EFSPRG, apresentada pela directoria aos senhores accionistas em maio de 1895. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1895.

OFÍCIO do Juiz de Direito da Comarca de Palmas ao Secretario do Interior, Justiça e Instrucção Publica, em 15/01/1908. Archivo I. J.I.P., v. 2, AP 1297.

OFÍCIO do Juiz de Direito da Comarca de União da Victoria ao Exmo. Sr. Dr. Presidente do Estado do Paraná em 31/12/1908. Archivo I. J.I.P., v. 26, AP 1321.

OFÍCIO dirigido ao Secretario do Interior, Luis Antonio Xavier, pelo juiz da Comarca de Castro, Joaquim Ignacio Dantas Ribeiro em 30/12/1908. Em anexo os mapas de estatisticas criminais. AP 1323, v. 28, 1908.

OFÍCIO dirigido ao Secretario do Interior, Luis Antonio Xavier, pelo juiz da Comarca de Jaguariahyva, Jonas de Vasconcelos em 29/12/1908.

FC

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Tribunal do Jury. Processo tendo como rés Maria Amélia Antunes e Maria Rodrigues Teixeira. 3 de setembro de 1910.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Processo Crime. Processo referente ao assassinato de Ozório Vidal de Andrade. 18 de julho de 1912.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Inquerito Policial. Processo tendo como réu Octacilio de Liz. 20 de abril de 1915.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Inquerito Policial. Processo tendo como réu Manoel do Vale. 17 de junho de 1915.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Autos de perguntas procedido na pessoa de Dona Delphina Lemos Dantas. Processo tendo como réu José Vieira da Rosa. 25 de janeiro de 1916.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Justificativa de Antonio de Haro Varella. 11 de novembro de 1916.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Appellação Crime. Appellante Olympio Simão, apellado a Justiça. 10 de janeiro de 1917.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Autos de perguntas nas pessoas de Candido Adão Correia e Jenuino Feliciano Proença. 15 de fevereiro de 1917.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Aucto de Corpo de Delicto proccedido a exofficio no cadaver de Manoel Graneman Vencio. 14 de agosto de 1917.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Aucto de Corpo de Delicto procedido a exofficio no cadaver de Eugenia Carnerio de Souza. Processo de suicídio. 24 de novembro de 1917.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Inquerito Policial. Autos de Corpos de Delictos dos cadaveres de José Carlos Marcondes, Alfredo Alves Sampaio, Anibal Ribeiro e um individuo desconhecido. 15 de maio de 1918.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Auto de deposito de dous muares e outros objectos. Requerente: Alberto Lorenso Lindner. 18 de outubro de 1918.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Summario Crime. Denunciado: Virgilio de Oliveira Lemos. 16 de novembro de 1918.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Inquerito Policial. Acusado: João Dias de Oliveira. 14 de junho de 1919.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Inquerito Policial. Ofendido: Herculano Thibes dos Santos. 11 de novembro de 1919.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Inquerito Policial. Processo de Autuação da Portaria e Telegramma. 3 de junho de 1921.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Inquerito Policial. Referente ao Corpo de Delicto de Silvino Novaes dos Santos. 11 de junho de 1921.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Inquerito Policial. Auto de Corpo de Delicto Luiz Carlos Dolpeaz. 17 de fevereiro de 1924.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Inventario. Inventariada Ismenia Maria de Ávila e inventariante Francisco Alves Assumpção Rochas. 11 de novembro de 1925.

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Inquerito Policial. Auto de Corpo de Delicto. Offendido: Olegario Francisco dos Santos. 31 de janeiro de 1928.

FMUV

COMARCA DE UNIÃO DA VICTORIA. ESTADO DO PARANÁ. Appellação Crime. Appellante Antonio Firmino dos Santos. Ano de 1910.

COMARCA DE UNIÃO DA VICTORIA. ESTADO DO PARANÁ. Appellação Crime. Appellante Maximino Ribeiro da Silva. 15 de dezembro de 1912.

IBGE/RJ

CENTRO INDUSTRIAL DO BRASIL. **O Brasil –** Suas riquezas naturaes, suas industrias. Rio de Janeiro: Officinas Graphicas M. Orosco & Cia, 1909. Vol. III.

DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. **Annuario Estatistico do Brazil.** 1908 –1912. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1917. vol. II.

IBGE. **Estatísticas históricas do Brasil**. Séries Econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1985. Rio de Janeiro: IBGE, 1987. vol. 3.

VIEIRA DA ROSA, José. **Chorografia de SC**. Florianópolis: Typ. Da Livraria Moderna, 1905.

IBGE/SC

IBGE. **Recenseamento de 1920.** Rio de Janeiro: 1924.

IEB

SILVA, Clodomiro Pereira da. **O problema da viação no Brasil.** São Paulo: Typ. Levi, 1910.

IHGPR

ANTUNES, Ezequiel. **O Contestado entre Paraná e Santa Catarina.** Belém: Imprensa Oficial do Estado, 1918.

Coletânea de documentos referentes à conduta do regimento de segurança, hoje força policial do Estado, no combate do Irani, em outubro de 1912. In.: Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense. Curitiba: s/d, p. 171-191.

OLIVEIRA, João Pereira de. Diário de campanha de um aspirante a oficial: Contestado - 1914/15. **Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Enográfico Paranaense,** Curitiba, p. 51-105, 1975.

Relatorio apresentado ao Exm. Sr. Dr. Francisco Xavier da Silva, dignissimo presidente do Paraná, pelo desembargador Joaquim Antonio de Oliveira Portes, presidente do Superior Tribunal de Justiça do mesmo Estado. Curitiba: s/ed, 1908. Relatório a.

Relatorio apresentado pelo desembargador Baptista da Costa Carvalho Filho, chefe de Polícia. (Ocorrencias policiais verificadas no Estado, durante o ano de 1908). Curitiba: s/ed, 1908. Relatório b.

SOARES, J.O. Pinto. **Subsídios para a história -** o Contestado. Porto Alegre: Oficinas gráficas da Escola de Engenharia de Porto Alegre, 1920. v. I.

IHGRS

CARTA DE J. O. PINTO SOARES A FARIAS. S/L, 9/12/1914.

ESTATUTOS da Companhia E.F. São Paulo - Rio Grande Sociedade Anonyma. Capital 30.000.000 de Francos. Approvados em 17 de dezembro de 1900. Rio de Janeiro: Papelaria Mendes, 1901.

MARTORANO, Dante. **Desbravadores do Oeste Catarinense.** Texto datilografado. S/d, p. 269-315. [Caixa D, nº 51]

MARTORANO, Dante. Assassinos emboscados – a morte no Oeste de Sta. Catarina. ***O Estado***. Florianópolis, 12 jul. 1981. [Caixa D, nº 51]

MARTORANO, Dante. Enxada X Facão e Revólver. ***O Estado***. Florianópolis, 12 set. 1982. [Caixa D, nº 51]

MARTORANO, Dante. Mulher lembra tragédia da Guerra do Contestado. ***O Estado***. Florianópolis, 15 mai. 1983. [Caixa D, nº 51]

MARTORANO, Dante. A chacina de São João Jagunços – Flagelos de Deus. ***O Estado***. Florianópolis, 10 jul. 1983. [Caixa D, nº 51]

MARTORANO, Dante. A grande ferrovia do sul. ***O Estado***. Florianópolis, s/d. [Caixa D, nº 51]

MARTORANO, Dante. Trem de Ferro – a ferrovia no Contestado. ***O Estado***. Florianópolis, s/d. [Caixa D, nº 51]

MARTORANO, Dante. O primeiro assalto a um trem pagador. ***O Estado***. Florianópolis, s/d. [Caixa D, nº 51]

MARTORANO, Dante. Os Poloneses no Vale. ***O Estado***. Florianópolis, s/d. [Caixa D, nº 51]

TELEGRAMA DE J. O. PINTO SOARES A JOSÉ GOMES PINHEIRO MACHADO. S/l, 1/09/1914.

TELEGRAMA DE J. O. PINTO SOARES A JOSÉ GOMES PINHEIRO MACHADO. S/l, 2/09/1914.

TELEGRAMA DE J. O. PINTO SOARES A RÊGO BARROS. S./l, 22/09/1914.

TELEGRAMA DE EDUARDO SÓCRATES A J. O. PINTO SOARES. S/l, 11/01/1915.

IHGSC

ROSA, José Vieira da. **A campanha do Contestado.** Florianópolis: s/d, (dat.).

IMS

HELLING, Robert. **40 Jahre im Innern von Brasilien**; Erlebnisse eines Eisenbahningenieurs, von Robert Helling. Berlin, Pyramidenverlag, Dr. Schwarz & Co., [1931] Tradução em português de Filipe Neckel, Mirien Plarre e Thiago Benitez. Supervisão: Erica Foerthmann Schultz.

MAGS

VILLA DE CURITYBANOS. ESTADO DE SANTA CATHARINA. Sumario crime de sedição, damno a propriedade publica, etc. Processo tendo como réus Francisco Paes de Farias, vulgo Chico Ventura, Paulino Pereira da Silva e outros. 10 de fevereiro de 1915.

MT

BRAZIL. Ministerio da Viação e Obras Publicas. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatistica das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1906.** Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1908.

BRAZIL. Ministerio da Viação e Obras Publicas. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatistica das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1909.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911.

MV

GAIO, Antônio Francisco. **Dados sobre a história de Videira.** Datilografado. S/l.; s/d.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VIDEIRA. **Carta histórica comemorativa do vigésimo quinto ano de instalação do município de Videira.** Videira: s/ed., 1969. [dat.].

ST. W. Visitando "suabos" no sul do Brasil [tradução: Evaldo E. Reichert]. Jornal Schwabische Merkur Stuttgart. n. 162, 14 julho 1935.

OUTRAS REFERÊNCIAS

FELIPPE, Euclides José. **O último jagunço.** Folclore na história do Contestado. Curitibanos: Universidade do Contestado, 1995.

GLUCHOWSKI, Kazimierz. **Os poloneses no Brasil:** subsídios para o problema da colonização polonesa no Brasil. Porto Alegre: Rodycz & Ordakowski editores, 2005.

HOLZMANN, Epaminondas. **Cinco histórias convergentes.** Ponta Grossa: UEPG, 2004. 2ª ed.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BIBLIOGRAFIA REFERENTE AO CONTESTADO

AFONSO, Eduardo José. **O Contestado.** São Paulo. Ática, 1994.

ALBUQUERQUE, Mário Marcondes. **Contestado:** distorções e controvérsias. Curitiba: Lítero-Técnica, 1987.

AURAS, Marli. **Guerra do Contestado:** a organização da irmandade cabocla. 2ª ed. Florianópolis : Editora da UFSC, 1995.

______. **Poder oligárquico catarinense:** da guerra aos "fanáticos" do Contestado à "opção pelos pequenos". São Paulo: PUC-SP, 1991. Tese (Doutorado em Educação), Faculdade de Educação, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1991.

BERNARDET, Jean-Claude. **Guerra camponesa no Contestado.** São Paulo: Global Editora, 1979.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Santa Catharina** (historia – evolução). São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1937.

______. **História de Santa Catarina.** Curitiba: Grafipar, 1970. v. I.

______. **A Campanha do Contestado.** 2ª ed. Florianópolis: Editora Lunardelli, 1979.

CARVALHO, Tarcísio Motta de. **"Nós não tem direito":** costume e direito à terra no Contestado (1912/1916). Niterói: UFF, 2002. Dissertação (Mestrado em História), Departamento de História, Universidade Federal Fluminense, 2002.

CAVALCANTI, Walter Tenório. **Guerra do Contestado:** verdade histórica. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1995.

CAVALLAZZI, Rosângela Lunardelli. **Contestado:** espaço do camponês, tempo da propriedade privada. Florianópolis: Fundação Boiteux Ed., 2003.

DALFRÉ, Liz Andréa. **Outras narrativas da nacionalidade:** o Movimento do Contestado. Curitiba: UFPR, 2004. Dissertação (mestrado em História), Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, 2004.

DERENGOSKI, Paulo Ramos. **O desmoronamento do mundo jagunço.** Florianópolis : FCC, 1986.

______. **Os rebeldes do Contestado.** Santa Maria : tchê! Editora, 1987.

______. **Guerra no Contestado.** Florianópolis: Insular, 2000.

DIACON, Todd A. **Millenarian vision, capitalist reality:** Brazil's Contestado rebellion, 1912-1916. Durham: Duke University Press, 1991.

DILL, Teresa Machado da Silva. **Contestado:** historiografia e literatura (1980-2001). Passo Fundo: UPF, 2004.

ESCOLA DE COMANDO E ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO. Curso de preparação. **Guerras insurrecionais no Brasil** (Canudos e Contestado). Rio de Janeiro: s/ed, 1968.

ESPIG, Márcia Janete. Lei de Deus, lei de Rei: o saudosismo monárquico no Movimento do Contestado. **Revista de História (UFES),** Vitória, n. 7, p. 11 – 24,1998a.

_____. O uso da fonte jornalística no trabalho historiográfico: o caso do Contestado. **Estudos Ibero-americanos**, Porto Alegre, v.XXIV, n.02, p.269 – 289, 1998b.

______. São Sebastião, o Rei da Glória: o santo do Contestado. **Revista Eletrônica de História do Brasil**, Juiz de Fora, v.02, n.02, p.18 - 36, 1998c.

______. Uma possibilidade de leitura sobre religiosidade popular e historiografia: o caso do Contestado. **Cronos – Revista de História,** Pedro Leopoldo, n. 4, p. 65 – 81, 2001.

_____. **A presença da gesta carolíngia no Movimento do Contestado**. Canoas: Ed. da Ulbra, 2002.

ESPIG, Márcia Janete; MACHADO, Paulo Pinheiro (orgs). **A Guerra Santa revisitada:** novos estudos sobre o Movimento do Contestado. Florianópolis: Editora da UFSC, 2008.

FACHEL, José Fraga. **Monge João Maria:** recusa dos excluídos. Porto Alegre; Florianópolis: Editora da UFGRS/UFSC, 1995.

FAUSTO, Boris. A guerra sertaneja do Contestado: observações críticas em torno de dois trabalhos. **Revista de História**, São Paulo, v. XXXIII, n. 68, p. 549-557, 1966.

FILATOW, Fabian. **Do sagrado à heresia:** o caso dos Monges Barbudos (1935-1938). Porto Alegre: UFRGS, 2002. Dissertação (Mestrado em História), Departamento de História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2002.

FUNDAÇÃO ROBERTO MARINHO (ed.). **O Contestado.** 2ª ed. Florianópolis: IOESC, 2002.

GALLO, Ivone Cecília d'Ávila. **O Contestado:** o sonho do milênio igualitário. Campinas: Ed. da Unicamp, 1999.

GERSON, Brasil. **Pequena história dos fanáticos do Contestado.** Rio de Janeiro : MEC, 1955.

GORNISKI, Aramis. **Monge:** Vida, milagres, histórias, lendas. Lapa (PR): Nossa Sra. Aparecida, 1980.

KUJAWA, Henrique Aniceto. **Cultura e religiosidade cabocla:** movimento dos Monges Barbudos no Rio Grande do Sul (1938). Passo Fundo: UPF, 2001.

LEMOS, Zélia. **Curitibanos na História do Contestado.** Florianópolis: IOESC, 1983.

LEONARDOS, Stella. **O romanceiro do Contestado.** Florianópolis: Ed. da UFSC, 1996.

LUZ, Aujor Ávila da. **Os fanáticos:** crimes e aberrações da religiosidade dos nossos caboclos (contribuição para o estudo de antropo - sociologia criminal e da história do movimento dos fanáticos em Santa Catarina). Florianópolis: s/ed, 1952.

______. **Os fanáticos**: crimes e aberrações da religiosidade dos nossos caboclos (contribuição para o estudo da antropossociologia criminal e da história do movimento dos fanáticos em Santa Catarina). Florianópolis: Editora da UFSC, 1999.

MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado:** a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916). Campinas: Ed. da Unicamp, 2004.

MARGARIDO, Alfredo. A reciprocidade no seio de um movimento camponês do sul do Brasil. In: RANDLES, W.G.L. et al. **Para uma história antropológica.** A noção de reciprocidade. Lisboa: Edições 70, 1978.

MELLO, Marco Antônio da Silva e VOGEL, Arno. Monarquia contra República. A ideologia da terra e o paradigma do milênio na “guerra santa” do Contestado. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 4, p. 190-213, 1989.

MIRANDA, Heloisa Hübbe de. **Travessias pelo sertão contestado:** entre ficção e história, no deserto e na floresta. Florianópolis: UFSC, 1997. Dissertação (Mestrado em Literatura), Departamento de Letras, Universidade Federal de Santa Catarina, 1997.

MOCELLIN, Renato. **Os guerrilheiros do Contestado**. São Paulo: Ed. Brasil, 1989.

MONTEIRO, Duglas Teixeira. **Os errantes do novo século**: um estudo sobre o surto milenarista do Contestado. São Paulo: Duas Cidades, 1974a.

______. Sertão e civilização: compassos e descompassos. **Boletim do Departamento de História (UFPR),** Curitiba, n. 21, p. 31-42, 1974b.

______. Um confronto entre Juazeiro, Canudos e Contestado. In: FAUSTO, Boris (org). **História Geral da Civilização Brasileira.** 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

MOURA, Aureliano Pinto de. **Contestado:** a guerra cabocla. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2003.

MOURÃO, Laís. Contestado: a gestação social do Messias. **Cadernos do Centro de Estudos Rurais e Urbanos,** São Paulo, n. 7, p. 59-98, out. 1974.

NASCIMENTO, Noel. **A revolução brasileira e lutas sociais no Paraná.** Curitiba: Ed. Beija0Flor, 1983.

OLIVEIRA, Beneval de. **Planaltos de frio e lama,** os fanáticos do Contestado. Florianópolis: FCC, 1986.

OLIVEIRA, Célio Alves de. **A construção e a permanência do mito de João Maria de Jesus na região do Contestado, Santa Catarina.** Porto Alegre: UFRGS, 1992. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social), Departamento de Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1992.

OLIVEIRA NETO, Godofredo de. **O bruxo do Contestado.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1996.

OLIVEIRA, Susan Aparecida de. **Contestado:** visões e projeções da modernidade. Florianópolis: UFSC, 2001. Dissertação (Mestrado em Teoria Literária), Departamento de Letras, Universidade Federal de Santa Catarina, 2001.

PEREIRA DE QUEIROZ, Maria Isaura. **La "Guerre Sainte" au Brésil:** Le mouvement messianique du "Contestado". São Paulo: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, 1957.

______. **O messianismo no Brasil e no mundo.** São Paulo: Alfa-Ômega, 1977.

PRADI, Cirila de Meneses. **Chica Pelega do Taquaruçu.** Florianópolis: IOESC, 2000.

QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e conflito social** (a guerra sertaneja do Contestado - 1912-1916). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

RODRIGUES, Rogério Rosa. **Os sertões catarinenses:** embates e conflitos envolvendo a atuação militar na Guerra do Contestado. Florianópolis: UFSC, 2001. Dissertação (Mestrado em História), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, 2001.

SASSI, Guido Wilmar. **Geração do deserto**. 2ª ed. Porto Alegre: Movimento, 1982.

SCHÜLER, Donaldo. **Império caboclo.** Florianópolis / Porto Alegre: Ed. da UFSC / Movimento, 1994.

SERPA, Élio Cantalício. **A guerra do Contestado** (1912-1916). Florianópolis: Ed. da UFSC, 1999.

THOMÉ, Nilson. **Trem de ferro:** história da ferrovia no contestado. 2ª ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

______. **A insurreição xucra do Contestado.** Caçador: Fearpe, 1987.

______. **Sangue, suor e lágrimas no chão Contestado.** Caçador: Incon Edições/UNC, 1992.

______. **Os Iluminados:** personagens e manifestações místicas e messiânicas no Contestado. Florianópolis: Ed. Insular, 1999.

______. **A política no Contestado:** do curral da fazenda ao pátio da fábrica. Caçador: UnC/Museu do Contestado, 2002.

TOKARSKI, Fernando. **Cronografia do Contestado:** apontamentos históricos da região do Contestado e do sul do Paraná. Florianópolis: IOESC, s/d.

TONON, Eloy. **Ecos do Contestado:** rebeldia sertaneja. Palmas: Kaygangue, 2002.

TOTA, Antônio Pedro. **Contestado:** a guerra do novo mundo. São Paulo: Brasiliense, 1983.

VALENTINI, Delmir José. **Da Cidade Santa à Corte Celeste:** Memórias de sertanejos e a Guerra do Contestado. Caçador: Universidade do Contestado, 1998.

WEINHARDT, Marilene. **Mesmos crimes, outros discursos?** Algumas narrativas sobre o Contestado. Curitiba: Ed. da UFPR, 2000.

BIBLIOGRAFIA DE APOIO

ABREU, Alzira Alves de. et al. **Dicionário histórico-biográfico brasileiro pós-30.** 2ª ed. revista. Rio de Janeiro: Editora FGV/CPDOC, 2001.

AMADO, Janaína. Região, sertão, nação. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 08, n. 15, p. 145-151, 1995.

BACZKO, Bronislaw. Imaginação social. In: **Enciclopédia Einaudi.** Lisboa: Antropos, 1985.

______. **Los imaginários sociales:** memorias y esperanzas coletivas. Buenos Aires : Ediciones Nueva Visión, 1991.

BOIA, Lucian. **Por une histoire de l' imaginaire.** Paris: Les Belles Letres, 1998.

BORGES, Vavy Pacheco. **Tenentismo e revolução brasileira.** São Paulo: Brasiliense, 1992.

BOURDIEU, Pierre. **Coisas ditas.** São Paulo: Brasiliense, 1990.

BOUTIER, Jean e JULIA, Dominique. (orgs.) **Passados recompostos:** campos e canteiros da história. Rio de Janeiro: UFRJ/FGV, 1998.

BURGUIÈRE, André. **Dicionário das Ciências Históricas.** Rio de Janeiro: Imago, 1993.

BURKE, Peter. **A Revolução Francesa da historiografia:** A escola dos Annales, 1929 - 1989. São Paulo : Editora da Unesp, 1991.

______ (org.). **A escrita da história:** novas perspectivas. São Paulo: Unesp, 1992.

______. **Variedades de história cultural.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

______. **O que é história cultural?** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (orgs.) **Domínios da história:** ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

CARVALHO, José Murilo de. **A formação das almas** - o imaginário da República no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

______. **Os bestializados.** O Rio de Janeiro e a República que não foi. 3ª ed. São Paulo: Cia das Letras, 1999.

CHARTIER, Roger. **A história cultural -** entre práticas e representações. São Paulo: Difel, 1990.

_____. O mundo como representação. **Estudos Avançados**, São Paulo, n. 11, p. 173-191, 1991.

_____ . A história hoje: dúvidas, desafios, propostas. **Estudos Históricos,** Rio de Janeiro, vol. 7, n. 13, p. 97-113, 1994.

______. **À beira da falésia:** a história entre certezas e inquietudes. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS, 2002.

CORREA, Sílvio Marcus de Souza. História local e seu devir historiográfico. **Métis – História & Cultura,** Caxias do Sul, v. 1, n. 2, p. 11-32, jul/dez. 2002.

COSTA, Emília Viotti da. A dialética invertida: 1960-1990. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v.14, n. 27, p. 09-26, 1994.

______. **Da Monarquia à República:** momentos decisivos. 7ºed. São Paulo: Brasiliense, 1999.

DAVIS, Natalie Zemon. **O retorno de Martin Guerre.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

______. Du conte et de l'histoire. **Revista Le Débat**, Paris, n. 54, p. 138-141, mars-avril 1989.

_____. **Histórias de perdão** e seus narradores na França do século XVI. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

ECO, Umberto. **Como se faz uma tese.** 12. ed. São Paulo: Perspectiva, 1995.

ESPADA LIMA, Henrique. **A Micro-história Italiana:** escalas, indícios e singularidades. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

ESPIG, Márcia Janete. Ideologia, mentalidades e imaginário: cruzamentos e aproximações teóricas. **Anos 90**, Porto Alegre, n. 10, p. 151 – 167, 1998.

ESPIG, Márcia Janete. "Uma poeira de acontecimentos minúsculos": algumas considerações em torno das contribuições teórico-metodológicas da micro-história. **História Unisinos**. São Leopoldo, v. 4, n.2, p. 201-213, maio/agosto 2006.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil.** 6ª ed. São Paulo: Ed. da USP, 1999.

______. **A Revolução de 30.** Historiografia e História. 16ºed. São Paulo: Brasiliense, 2000.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário Aurélio Século XXI.** Versão 3.0. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.) **O Brasil Republicano:** o tempo do liberalismo excludente – da Proclamação da República à Revolução de 1930. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

FURASTÉ, Pedro Augusto. **Normas Técnicas para o Trabalho Científico**: Elaboração e Formatação. 14ª ed. Porto Alegre: Editora Brasul, 2005.

GINZBURG, Carlo. **O queijo e os vermes :** o cotidiano e as idéias de um moleiro perseguido pela inquisição. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

______. **Mitos, emblemas, sinais:** morfologia e história. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

______ . A história e a micro-história: uma entrevista com Carlo Ginzburg. **LPH - Revista de História**, Ouro Preto, n.1, p. 01-06, 1990.

______. **A micro-história** e outros ensaios. Lisboa: Difel, 1991a.

______. **História noturna:** decifrando o sabá. São Paulo: Companhia das Letras, 1991b.

______. Microhistoria: dos o tres cosas que sé de ella. **Entrepasados – Revista de História**, n. 8, princípios de 1995.

______. **Olhos de madeira:** nove reflexões sobre a distância. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

______. **Relações de força –** história, retórica, prova. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

GOMES, Plínio Freire. **Um herege vai ao paraíso:** cosmologia de um ex-colono condenado pela Inquisição (1680-1744). São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

GUAZELLI, César; PETERSEN, Sílvia. et al. **Questões de teoria e metodologia da História.** Porto Alegre: Ed. da Universidade, 2000.

GUIMARÃES, Alba Zaluar. Os movimentos "messiânicos" brasileiros: uma leitura. **BIB - o que se deve ler em Ciências Sociais no Brasil**, São Paulo, v. 1, n. 1 a 10, p. 141- 157, 1986.

HOBSBAWM, Eric. **Sobre história**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____. **A Era das Revoluções** (1789-1848). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001. 15ª ed.

_____. **A Era do Capital** (1848-1875). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004. 10ª ed.

_____. **A Era dos Impérios** (1875-1914). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

HUNT, Lynn (org.). **A nova história cultural**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

JANOTTI, Maria de Lourdes Mônaco. **Os subversivos da República.** São Paulo: Brasiliense, 1986.

_____. **O coronelismo:** uma política de compromissos. São Paulo: Brasiliense, 1981.

_____. **Sociedade e política na Primeira República.** São Paulo: Atual, 1999.

KAYE, Harvey. **Los historiadores marxistas britanicos.** Zaragoza: Prensas Universitarias, 1989.

LE GOFF, Jacques. **História e memória.** 4ª Ed. Campinas: UNICAMP, 1996.

______. (org.) **A história nova.** 4ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

LEVI, Giovanni. **Herança imaterial:** trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

LEVINE, Robert. **O sertão prometido:** o massacre de Canudos. São Paulo: EDUSP, 1995.

LINHARES, Maria Yedda (org.) **História geral do Brasil.** Rio de Janeiro: Campus, 1996.

MACEDO, José Rivair. **Riso, cultura e sociedade na Idade Média.** Porto Alegre/São Paulo: Ed. UFRGS/UNESP, 2000.

MALERBA, Jurandir (org.) **A velha história:** teoria, método e historiografia. Campinas: Papirus, 1996.

_____. **A corte no exílio:** civilização e poder no Brasil às vésperas da Independência. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

MOTA, Carlos Guilherme. (org) **Brasil em perspectiva.** São Paulo: Difel, 1985.

______. (org) **Viagem incompleta:** a experiência brasileira (1500-2000): a grande transação. São Paulo: Ed. Senac, 2000.

NEGRÃO. Lísias N. Revisitando o messianismo no Brasil e profetizando seu futuro. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 16, n. 46, p. 119-129, jun 2001.

ORO, Ari Pedro. Messianismo, milenarismo e religiosidade popular. **Revista de Ciências Sociais,** Porto Alegre, v. 2, n.1, p. 73-84, 1988.

ORTIZ, Renato. **Cultura brasileira e identidade nacional.** São Paulo: Brasiliense, 1986.

PALLARES-BURKE, Maria Lúcia Garcia. **As muitas faces da história.** Nove entrevistas. São Paulo: Editora UNESP, 2000.

PENNA, Lincoln de Abreu. **República Brasileira**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

REIS, José Carlos. **Nouvelle Histoire e tempo histórico** - a contribuição de Fevre, Bloch e Braudel. São Paulo : Ática, 1994.

______. **Escola dos Annales –** a inovação em história. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

RÉMOND, René. **Por uma história política.** Rio de Janeiro: UFRJ, 1996.

REVEL, Jacques (org.) **Jogos de escala:** a experiência da micro-análise. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

_____. Un vent d'Italie : l'émergence de la micro-histoire. **Sciences Humaines**, Paris, n. 18. p. 23-27, sep. /oct. 1997.

SACHS, Ignacy; WILHEIM, Jorge; PINHEIRO, Paulo Sérgio. **Brasil:** um século de transformações. São Paulo: Cia das Letras, 2001.

SAHLINS, Marshall. **Ilhas de história.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.

SILVA, Sérgio; SZMRECSÁNTY, Tamás (orgs). **História econômica da Primeira República.** 2ª ed. revista. São Paulo: Hucitec, 2002.

SODRÉ, Nelson Werneck. **História militar do Brasil.** 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

THOMPSON, E.P. **A miséria da teoria** ou um planetário de erros - uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro : Zahar, 1981.

______. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos.** Campinas: Unicamp, 2001.

TREVISAN, Edilberto. **Visitantes estrangeiros no Paraná.** 2ª ed. Curitiba: Torre de Papel, 2002.

VAINFAS, Ronaldo. **Os protagonistas anônimos da história:** micro-história. Rio de Janeiro: Campus, 2002.

BIBLIOGRAFIA SOBRE ESTRADAS DE FERRO E BRAZIL RAILWAY CO.

AMARAL, Attila do. **Primórdios e desenvolvimento do transporte ferroviário no Rio Grande do Sul.** Brasília: Ministério dos Transportes, 1970.

ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS DE CAMPINAS. **Resenha dos trabalhos do Congresso de Engenharia e Legislação Ferroviárias.** São Paulo: Revista dos Tribunaes, 1937. 4º vol.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o oeste:** estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. 2ª ed. São Paulo: Melhoramentos, s/d.

BENÉVOLO, Ademar. **Introdução á história ferroviária do Brasil.** Estudo social, político e histórico. Recife: Edições Folha da Tarde, 1953.

BRINA, Helvécio Lapertosa. **Estradas de Ferro:** via permanente. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos Editora, 1983.

EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha branca de mãe preta:** a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Petrópolis: Vozes, 1982.

FERREIRA, Benedito Genésio. **A estrada de ferro de Baturité:** 1870-1930. Fortaleza: Ed. UFC/Stylus Comunicações, 1989.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A ferrovia do diabo:** história de uma estrada de ferro na Amazônia. São Paulo: Melhoramentos, 2005.

GANNS, Cláudio. **Vicissitudes da primeira estrada de ferro brasileira.** S/l.: s/ed., [1956?].

GAULD, Charles A. **The Last Titan:** Percival Farquhar, American Entrepreneur in Latin America. Los Angeles: Stanford University Press, 1964.

GREMAUD, Amaury Patrick. **O Brasil e o fluxo internacional de capitais, 1870-1930 –** o caso da Brazil Railway Co. São Paulo: USP, 1992. Dissertação (Mestrado em Economia), Universidade de São Paulo, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, 1992.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

HARRES, Marluza Marques. Disciplina e trabalho: administração de iniciativa na VFRGS. **Estudos Ibero-americanos**, Porto Alegre, v. XXII, n. 2, p.111-127, 1996.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Conselho Nacional de Geografia. **I Centenário das Ferrovias Brasileiras**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1954.

JESUS, Jupira Palhano de. **Viação e Obras Públicas** (elementos para a história do ministério). Rio de Janeiro: Ministério de Viação e Obras Públicas, 1955.

KLIEMANN, Luiza Helena Schmitz. A ferrovia gaúcha e as diretrizes de "ordem e progresso”: 1905-1920. **Estudos Ibero-americanos**, Porto Alegre, v.3, n.2, p. 159-249, 1977.

KROETZ, Lando. **As Estradas de Ferro de Santa Catarina 1910-1960.** Curitiba: UFPR, 1975. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Paraná, 1975.

_____. **As estradas de ferro do Paraná (1880-1940).** São Paulo: USP, 1985. Tese (Doutorado em História Econômica), Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade de São Paulo, 1985.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Ferrovias, cidades, trabalhadores (1870-1920).** São Paulo: USP, 2002. Tese (Livre Docência em História da Arquitetura), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2002.

LUZ, Coaracy Eleutério da. **Patrimônio Ferroviário e turismo na região dos Campos Gerais – Paraná.** Monografia apresentada ao curso de bacharelado em Geografia como requisito para a conclusão de curso. Departamento de Geociências, setor de ciências exatas e naturais. Universidade estadual de PG. Ponta Grossa: 2003.

_____. **Rede e Região – desmistificação do determinismo tecnológico:** o caso da linha férrea Ponta Grossa – União da Vitória nos Campos Gerais/Mata de Araucária (PR). Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Setor de Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2006.

MANGE, Roberto. Formação e selecção profissional do pessoal ferroviario. IN: ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS DE CAMPINAS. **Resenha dos trabalhos do Congresso de Engenharia e Legislação Ferroviárias.** São Paulo: Revista dos Tribunaes, 1936. 3º vol. p. 18-29.

MASTECK, Roberto. **O empreendedor Teixeira Soares.** Rebouças: Ed. Helvética, s/d.

MAUTNER, Yvonne. A era das Estradas de Ferro: o trabalho assalariado na indústria da construção. **Espaço & debates,** São Paulo, v. 12, n. 36, p. 62-68, mai/ago 1992.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Cidade e ferrovia**: a mitificação do pátio central da RFFSA em PG. Dissertação apresentada ao curso de pós-graduação em Geografia. Centro de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 1997.

NASCIMENTO, Dorval do. **As curvas do trem:** a presença da Estrada de Ferro no sul de Santa Catarina (1880-1975). Criciúma: UNESC, 2004.

NODARI, Renato. **Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande:** Causas e conseqüências de sua construção em território catarinense – 1900/1940. Porto Alegre: UFRGS, 1999. Dissertação (Mestrado em Economia), Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1999.

OLIVEIRA FILHO, Agostinho. A organização do trabalho nas ferrovias. In: ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS DE CAMPINAS. **Resenha dos trabalhos do Congresso de Engenharia e Legislação Ferroviárias.** São Paulo: Revista dos Tribunaes, 1937. 4º vol. p. 234-246.

PEIXOTO, Dermerval. Rêde militar – Reserva Ferroviaria. IN: ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS DE CAMPINAS. **Resenha dos trabalhos do Congresso de Engenharia e Legislação Ferroviárias.** São Paulo: Revista dos Tribunaes, 1937. 5º vol. p. 326-353.

PEREIRA, Walmir da Silva. **A ferrovia São Paulo – Rio Grande e os índios xokleng –** relações interétnicas e modernidade no Brasil meridional. Florianópolis: UFSC, 1995. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, 1995.

PIAZZA, Walter F. (org). **Dicionário Político Catarinense.** Florianópolis: Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina, 1994.

POSSAS, Lidia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos:** modernidade no sertão paulista. Bauru: Edusc, 2001.

SAES, Flavio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940.** São Paulo: HUCITEC/INL: 1981.

______. Os investimentos franceses no Brasil: o caso da Brazil Railway Company (1900-1930). **Revista de História da USP**, São Paulo, n. 119, jul. 1985 / dez. 1988.

SEGNINI, Liliana. **Ferrovia e Ferroviários:** uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo: Autores Associados, 1982.

SETTI, João Bosco. História do trem. In: CASTELLO BRANCO, José Eduardo Sabóia; FERREIRA, Ronaldo (ed.) **Tratado de Estradas de Ferro:** material rodante. Rio de Janeiro: Reflexus Estúdio de produção gráfica, 2000. p. 03-19.

SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional - 1889-1930. In: FAUSTO, Boris. **História Geral da Civilização Brasileira.** 5ª ed. São Paulo: Bertrand Brasil, 1989. tomo III, v. 1.

TOPIK, Steven. **A presença do Estado na Economia Política do Brasil – de 1889 a 1930.** Rio de Janeiro: Ed. Record, 1987.

TREVISAN, Edilberto. **Ao apito do trem:** antecedentes e construção da ferrovia de Paranaguá a Curitiba. Curitiba: Ed. da Rede Ferroviária Federal S. A., 1985.

VIANNA, Hélio. **História da Viação Brasileira.** Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, 1949.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. O comércio da madeira e a atuação da Brazil Railway no sul do Brasil. **Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense,** Curitiba, Vol. XVII, p. 43-78, 1984.

ZORZO, Francisco Antônio. **Ferrovia e Rede Urbana na Bahia :** doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930). Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

ZUMBLICK, Walter. **"Teresa Cristina":** a ferrovia do carvão. Ed. da UFSC, 1987.

MATERIAIS DATILOGRAFADOS

ABREU E LIMA JR., Francisco de. **O problema da viação férrea no Brasil.** 1914, datilografado.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO. **Rêde de Viação Paraná - Santa Catarina.** Rio de Janeiro: s/d., dat.

FORTES, Ariosto Borges. **Viação férrea do RS –** Suas estações e paradas. Porto Alegre: 1962. dat.

FORTES, Ariosto Borges. **Histórico da viação férrea do RS.** S/l: 1964. dat.

RFFSA. Departamento de Relações Públicas. **História das Estradas da RFFSA.** Rio de Janeiro: 1960. Texto n. 11, dat.

RFFSA. Departamento de Estatística e Documentação. **Rêde de Viação Paraná -Santa Catarina.** Rio de Janeiro: Julho de 1962. dat.

RFFSA. **Rêde de Viação Paraná – Santa Catarina.** Calendário. Rio de Janeiro: [?1966], dat.

DEMAIS BIBLIOGRAFIAS

BALHANA, Altiva Pilatti. Política imigratória do Paraná. **Revista Paranaense de Desenvolvimento,** 12, maio/junho 1969. p. 3-16.

BLASI, Paulo. **Campos Novos:** um pouco de sua história. Campos Novos: s/ed, s/d.

BLEICHUVEL, Ecleides de Fátima. Um encontro de duas culturas antagônicas: imigrantes X caboclos no processo de ocupação do Vale do Rio do Peixe em Santa Catarina. **Histórica**, Porto Alegre, n. 4, p. 191-200, 2000.

COHN, Norman. **Na senda do milénio** - milenaristas revolucionários e anarquistas místicos da Idade Média. Lisboa: Editorial Presença, 1981.

CORRÊA, Carlos Humberto P. **Os Governadores de Santa Catarina de 1739 a 1982.** Florianópolis: Ed. UFSC, 1983.

______. **Um estado entre duas repúblicas:** a revolução de 30 e a política de Santa Catarina até 35. Florianópolis: Editora da UFSC, 1984.

COSTA, Licurgo. **O continente das Lagens.** Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1982. v. 2.

FACÓ, Rui. **Cangaceiros e Fanáticos.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

FERREIRA, Antenor. **Concórdia:** o rastro de sua história. Concórdia: Fundação Municipal de Cultura, 1992.

FOLADOR, João David. **História de São Lourenço d'Oeste e do Oeste Catarinense.** São Lourenço do Oeste: Tipografia Cruzeiro, 1988.

FRANCO, Sérgio da Costa. **A pacificação de 1923:** as negociações de Bagé. Porto Alegre: Editora da Universidade / EST edições, 1996.

GARCEZ, Neusa Cidade. **Colonização e imigração em Erechim –** a saga de famílias polonesas (1900-1950). Erechim: s/ed, 2003.

GONÇALVES, Maria Aparecida Cezar; PINTO Elisabete Alves. **Ponta Grossa:** Um século de vida (1823-1923). Ponta Grossa: Kugler Artes Gráficas, 1983.

GRAHAN, Douglas; HOLLANDA FILHO, Sérgio Buarque de. **Migrações internas no Brasil:** 1872 – 1970. São Paulo: IPE/CNPQ, 1984.

GRITTI, Isabel Rosa. **Imigração judaica no Rio Grande do Sul:** a Jewish Colonization de Quatro Irmãos. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1997.

LENZI, Carlos Alberto Silveira. **Partidos e políticos de Santa Catarina.** Florianópolis: Lunardelli/ Ed. UFSC, 1983.

LOPES, Theodorico; TORRES, Gentil. **Ministros da Guerra do Brasil** (1808-1945). Rio de Janeiro: s/ed, 1946.

MACEDO, José Rivair; MAESTRI, M. **Belo Monte:** Uma Historia da Guerra de Canudos. São Paulo: Editora Moderna, 1997.

MAGALHÃES, Marion Brepohl de. **Paraná:** política e governo. Curitiba: SEED, 2001.

MARTINS, Romário. **Quantos e quem somos:** dados para a história e a estatística do povoamento do Paraná. Curitiba: s/ed, 1941.

MIRANDA, Alcebíades. **Contestado.** Curitiba: Lítero-Técnica, 1987.

MÜLLER, Jucilda Boscardin. **História de Porto Amazonas.** Curitiba: Ed. do autor, 1997.

NADALIN, Sérgio Odilon. **Paraná:** ocupação do território, população e migrações. Curitiba: Seed, 2001.

NICOLAS, Maria. Achilles Stenghel. IN: **______. Cem anos de vida parlamentar.** Curitiba, s/ed, 1954. p. 176-178.

OLIVEIRA, Dennison. **Urbanização e industrialização no Paraná.** Curitiba: SEED, 2001.

PIAZZA, Walter Fernando. **Atlas histórico do estado de Santa Catarina.** Florianópolis: Departamento de Cultura / Sec, 1970.

______. A colonização em Santa Catarina. Porto Alegre: Palloti, 1982.

______. **Santa Catarina:** sua história. Florianópolis: Lunardelli/UFSC, 1983.

______. (org) **Dicionário político catarinense.** 2ªed. Florianópolis: Assembléia Legislativa do Estado Sta. Catarina, 1994.

PINSKY, Carla (org). **Fontes Históricas.** São Paulo: Contexto, 2005.

PINTO, Ivonete. **Samovar nos trópicos.** Porto Alegre: Artes e Ofícios, 2003.

RADIN, José Carlos. **Companhias colonizadoras em Cruzeiro:** representações sobre a civilização do sertão. Florianópolis: UFSC, 2006. Tese (Doutorado em História), Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina, 2006.

SANTOS, Sílvio Coelho dos. **Índios e brancos no sul do Brasil:** a dramática experiência dos Xokleng. Florianópolis: Edeme, 1973.

SCAPIN, Alzira. **Videira nos caminhos de sua história**. S.l.: Hipograf, 1996.

_____. **Pinheiro Preto:** sua história, sua gente. S.l.: Hipograf, [1992?].

SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. **Dicionário de conceitos históricos.** São Paulo: Contexto, 2005.

TOMPOROSKI, Alexandre Assis. **"O pessoal da Lumber!"** Um estudo acerca dos trabalhadores da *Southern Brazil Lumber and Colonization Company* e sua atuação no planalto norte de Santa Catarina, 1910-1929. Florianópolis: UFSC, 2006. Dissertação (Mestrado em História), Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina, 2006.

TONON, Eloy. Estagnação econômica imigração, colonização e latifúndio em União da Vitória – 1890-1920. **Revista Luminária**, União da Vitória, n. 3, p. 39-57, 1994.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. **História do Paraná.** 6ª ed. Curitiba: Ed. Vicentina, 1988.

WERLANG, Alceu Antônio. **A colonização as margens do Rio Uruguai no extremo oeste catarinense.** A atuação da Cia Territorial Sul Brasil (1925 a 1954). Florianópolis: UFSC, 1992. Dissertação (Mestrado em História), Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina, 1992.

WOLFF, Cristina Scheibe. Historiografia catarinense: uma contribuição ao debate. **Revista Catarinense de História,** Florianópolis, n.2, p. 5-15, 1994.

ANEXOS

ANEXO 1

DECRETO N. 10. 432 – DE 9 DE NOVEMBRO DE 1889

Concede privilegio, garantia de juros e terras devolutas, mediante autorização legislativa, para a construcção, uso e gozo de uma Estrada de Ferro, que partindo das margens do Itararé, na Província de S. Paulo, vá terminar em Santa Maria da Bocca do Monte, na Província do Rio Grande do Sul, com diversos ramaes.

Attendendo ao que Me requereu o Engenheiro João Teixeira Soares, Hei por bem Conceder á Companhia que o mesmo organizar, privilegio para construcção. uso e gozo de uma Estrada de Ferro, que partindo das margens do Itararé, na Província de São Paulo, vá terminar na Província do Rio Grande do Sul, com dois ramaes; o primeiro separando-se da linha principal em Imbituva, e, passando por Guarapuava, descerá o Piquiry até á sua confluencia no rio Paraná, fornecendo dois sub-ramaes, um destinado a ligar as secções navegaveis deste ultimo rio, outro destacando-se em Guarapuava e seguindo o Iguassú até á sua foz; o 2º ramal, divergindo da linha principal, nas immediações da cidade de Cruz Alta, acompanhará o Ijuhy Grande e irá terminar nas margens do Uruguay, Hei por bem, outrosim, não só conceder á referida Companhia a garantia de juros de seis por cento (6%) durante (30) annos para o capital que fôr necessario á construcção da linha principal, até ao maximo de trinta e sete mil contos (37.000: 000$), mas também fazer-lhe cessão gratuita das terras devolutas em uma zona maxima de trinta Kilometros para cada eixo das linhas de que se trata. Para se tornarem effectivos os mencionados favores, ficam, porém, dependentes da approvação do Poder Legislativo, na parte que se refere á garantia de juros e cessão das terras devolutas, bem com em tudo subordinados á observancia das clausulas que com este Decreto baixam, assignadas por Lourenço Cavalcanti de Albuquerque, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 9 de novembro de 1889, 68º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Lourenço Cavalcanti de Albuquerque.

Fonte: PAIVA, Alberto Randolpho. **Legislação Ferro-viaria Federal do Brazil**. Leis, decretos, regulamentos, instrucções, avisos, portarias e outros actos, desde as primeiras iniciativas até 31 de dezembro de 1921. Rio de Janeiro: s/ed, 1922. Volume VI (1889-1890).

ANEXO 2

DECRETO N. 305 – DE 7 DE ABRIL DE 1890

Declara effectiva a concessão feita pelo decreto n. 10. 432. de 9 de novembro de 1889, na parte em que havia ficado dependente da approvação do Poder Legislativo, para a construcção da Estrada de Ferro de Itararé a Santa Maria da Bocca do Monte.

O Marechal Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, constituido pelo Exercito e Armada, em nome da Nação. attendendo ás vantagens de interesse geral, que devem resultar da construcção da Estrada de Ferro de Itararé a Santa Maria da Bocca do Monte, a que se refere o Decreto n. 10. 432, de 9 de novembro de 1889, resolve declarar effectiva a concessão feita pelo referido Decreto á Companhia que o Engenheiro João Teixeira Soares organizar para aquelle fim, na parte em que a mesma concessão havia ficado dependente de approvação do poder Legislativo, modificadas, porém. as respectivas clausulas nos termos das que com este baixam, assignadas pelo cidadão Francisco Glicerio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o faça executar.

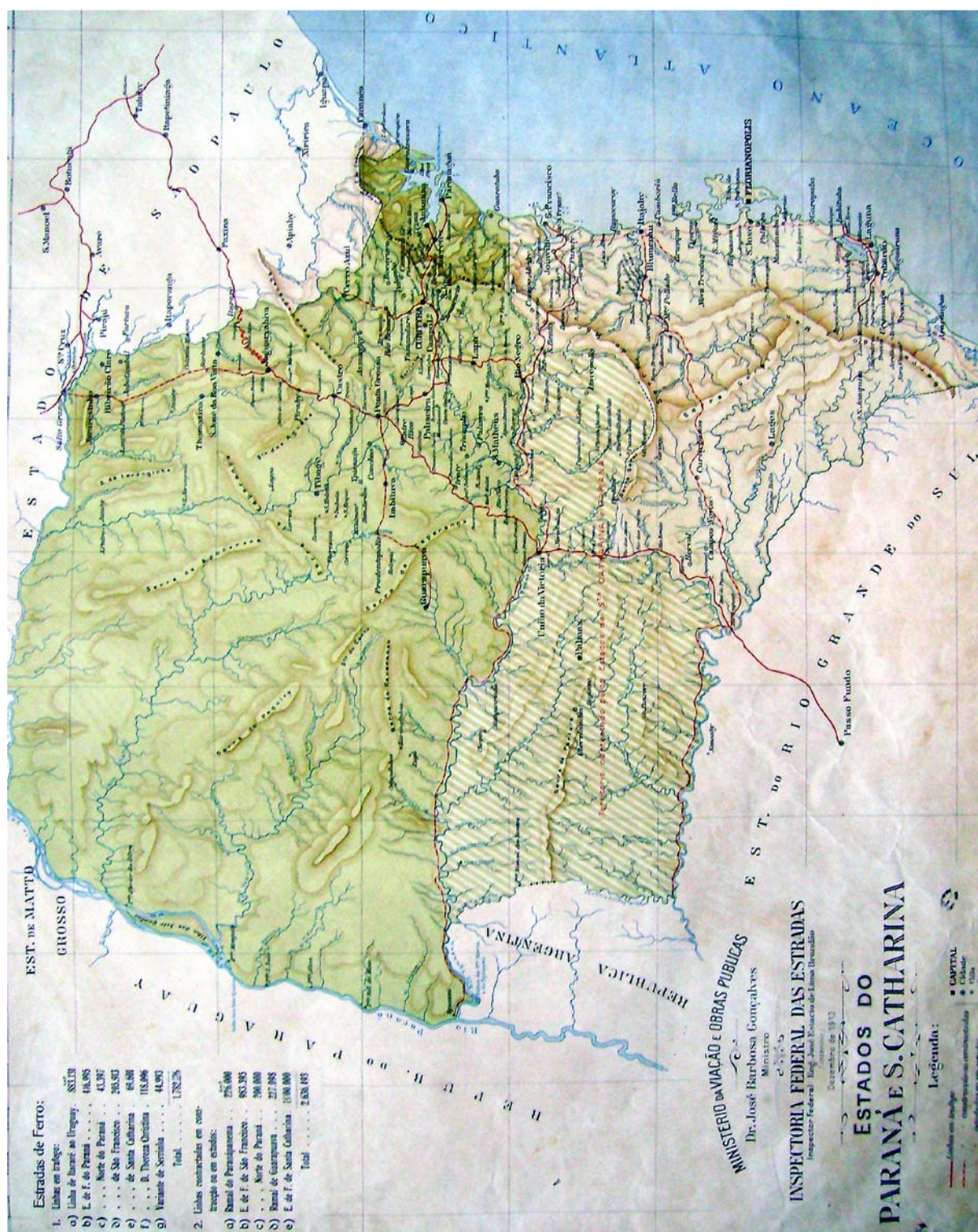
Sala das sessões do Governo Provisorio, 7 de abril de 1890, 2.º da Republica.

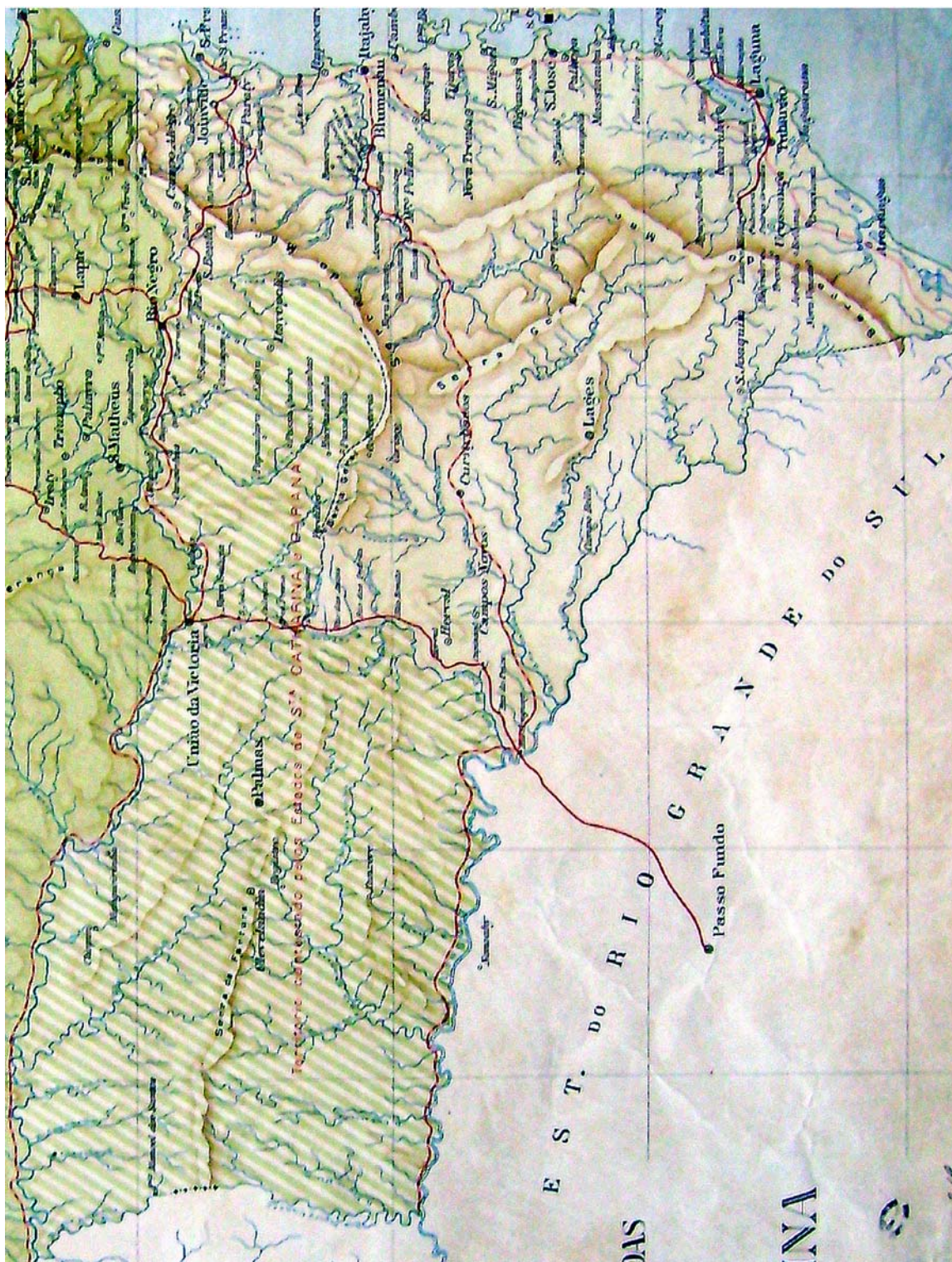
MANOEL DEODORO DA FONSECA
Francisco Glicerio.

Fonte: PAIVA, Alberto Randolpho. **Legislação Ferro-viaria Federal do Brazil**. Leis, decretos, regulamentos, instrucções, avisos, portarias e outros actos, desde as primeiras iniciativas até 31 de dezembro de 1921. Rio de Janeiro: s/ed, 1922. Volume VI (1889-1890).

ANEXO 3

Título ao portador da BRC, 1912. Acervo da BPSC.

ANEXO 4

Mapa Estados do Paraná e Santa Catharina, 1913. Acervo BN.

ANEXO 5

Detalhe do Mapa Estados do Paraná e Santa Catharina, 1913. Acervo BN.

ANEXO 6

Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande

TRENS MIXTOS

Horario que entrará em vigor no dia 15 de Setembro de 1908

Trem n. 1 — DE ITARARE' Á PONTA GROSSA

Ás Segundas, Quartas e Sextas

Distancias Totaes	Distancias Parciaes	Velocidade	Tempo	Estações	Chegada	Demora	Partida	Observações
252.075				Itararé			6.30	
227.663	24.412	26	0.56	Sengés	7.26	7	7.33	Agua
196.117	31.546	26	1.13	Fabio Rego	8.46	2	8.48	Agua 5 minutos
154.080	42.037	26	1.42	Jaguariahyva	10.30	20	10.50	Agua e lenha
128.902	25.178	26	0.58	Julio de Castilhos	11.48	2	11.50	Agua 4 minutos
118.852	10.050	26	0.27	Joaquim Murtinho	12.17	2	12.19	
95.823	23.029	26	0.53	Pirahy	1.12	10	1.22	Agua e lenha
72.646	23.177	26	0.53	Caxambú	2.15	2	2.17	
56.960	15.686	26	0.36	Castro	2.53	20	3.13	Agua e lenha
45.022	11.938	29	0.25	Tronco	3.38	2	3.40	
33.289	11.733	29	0.24	Carambehy	4.04	2	4.06	
0	33.289	29	1.14	Ponta Grossa	5.20			Agua 5 minutos

Trem n. 2 — DE PONTA GROSSA A' ITARARE'

A's Terças, Quintas e Sabbados

Distancias Totaes	Distancias Parciaes	Velocidade	Tempo	Estações	Chegada	Demora	Partida	Observações
0				Ponta Grossa			7.00	
33.289	33.289	29	1.14	Carambehy	8.14	2	8.16	Agua 5 minutos
45.022	11.733	29	0.24	Tronco	8.40	2	8.42	
56.960	11.938	29	0.25	Castro	9.07	20	9.27	Agua e lenha
72.646	15.686	26	0.36	Caxambú	10.03	2	10.05	
95.823	23.177	26	0.53	Pirahy	10.58	20	11.18	Agua e lenha
118.852	23.029	26	0.53	Joaquim Murtinho	12.11	2	12.13	Agua 4 minutos
128.902	10.050	26	0.27	Julio de Castilhos	12.40	2	12.42	
154.080	25.178	26	0.58	Jaguariahyva	1.40	10	1.50	Agua e lenha
196.117	42.037	26	1.42	Fabio Rego	3.32	2	3.34	Agua 5 minutos
227.663	31.546	26	1.13	Sengés	4.52	7	4.59	Agua
252.075	24.412	26	0.56	Itararé	5.50			

Trem n. 3 — DE PONTA GROSSA A' UNIÃO DA VICTORIA

As Terças, Quintas e Sabbados

Distancias Totaes	Distancias Parciaes	Velocidade	Tempo	Estações	Chegada	Demora	Partida	Observações
0				Ponta Grossa			6.30	
3.516	3.516	21	0.10	Officinas	6.40	2	6.42	
22.577	19.161	26	0.44	Jaboticabal	7.26	2	7.28	
34.006	11.429	30	0.27	Entre Rios	7.55	5	8.00	Agua 4 minutos
52.862	18.856	26	0.47	Vallinhos	8.47	5	8.52	Agua 4 minutos
73.528	20.666	26	0.47	Teixeira Soares	9.39	5	9.44	Agua 4 minutos
89.804	16.276	30	0.37	Fernandes Pinheiro	10.21	20	10.41	Lenha
106.932	17.128	26	0.39	Iraty	11.20	5	11.25	
133.282	26.350	30	0.52	Antonio Rebouças	12.17	5	12.22	Agua
155.106	21.824	26	0.51	Roxoroiz	1.13	2	1.15	Agua 4 minutos
181.921	26.815	26	1.06	Marechal Mallet	2.21	12	2.33	Lenha
193.474	11.553	26	0.30	Dorizon	3.03	5	3.08	Agua 4 minutos
214.216	20.742	28	0.44	Paulo Frontin	3.52	5	3.57	Agua
245.493	31.277	30	1.02	Paula Freitas	4.59	5	5.04	Agua
263.851	18.358	30	0.46	União da Victoria	5.40			

Trem n. 4 — DE UNIÃO DA VICTORIA A' PONTA GROSSA

As Segundas, Quartas e Sextas

Distancias Totaes	Distancias Parciaes	Velocidade	Tempo	Estações	Chegada	Demora	Partida	Observações
263.851				União da Victoria			6.30	
245.493	18.358	30	0.36	Paula Freitas	7.06	5	7.11	Agua
214.216	31.277	30	1.02	Paulo Frontin	8.13	5	8.18	Agua
193.474	20.742	28	0.44	Dorizon	9.02	5	9.07	Agua 4 minutos
181.921	11.553	26	0.30	Marechal Mallet	9.37	20	9.57	Lenha
155.106	26.815	26	1.06	Roxoroiz	11.03	2	11.05	Agua 4 minutos
133.282	21.824	26	0.51	Antonio Rebouças	11.56	5	12.01	Agua
106.932	26.350	30	0.52	Iraty	12.53	5	12.58	
89.804	17.128	26	0.39	Fernandes Pinheiro	1.37	12	1.49	Lenha
73.528	16.276	30	0.37	Teixeira Soares	2.26	5	2.31	Agua 4 minutos
52.862	20.666	26	0.47	Vallinhos	3.18	5	3.23	Agua 4 minutos
34.006	18.856	26	0.47	Entre Rios	4.10	5	4.15	Agua 4 minutos
22.577	11.429	30	0.27	Jaboticabal	4.42	2	4.44	
3.516	19.161	26	0.44	Officinas	5.28	2	5.30	
0	3.516	21	0.10	Ponta Grossa	5.40			

Trem n. 5 — DE UNIÃO DA VICTORIA A' SÃO JOÃO

As Segundas, Quartas e Sextas

Distancias Totaes	Distancias Parciaes	Velocidade	Tempo	Estações	Chegada	Demora	Partida	Observações
263.851				União da Victoria			7.00	
275.871	12.020	25	0.29	Legru	7.29	5	7.34	Agua 5 minutos
316.051	40.180	25	1.42	S. João	9.16			

Trem n. 6 — DE SÃO JOÃO A' UNIÃO DA VICTORIA

Ás Terças, Quintas e Sabbados

Distancias Totaes	Distancias Parciaes	Velocidade	Tempo	Estações	Chegada	Demora	Partida	Observações
316.051				São João			7.00	
275.871	40.180	25	1.42	Legru	8.42	5	8.47	Agua 5 minutos
263.851	12.020	25	0.29	União da Victoria	9.16			

O chefe das linhas em trafego : R. HELLING.

Ponta Grossa, 1° de Setembro de 1908

Quadro de horários da EFSPRG em setembro de 1908. Fonte: Diário da Tarde, 11 de setembro de 1908.

ANEXO 7

Quadro de referências coletivas a trabalhadores contratados como turmeiros para os trabalhos da EFSPRG. Organizado pela autora a partir dos jornais consultados para o período 1907 a 1910.

DATA	FONTE	INFORMAÇÃO	NACIONALIDADE
04/04/1908	Gazeta Catharinense, Florianópolis	O Ministro da Viação autorizou a diretoria geral de povoamento a contratar com a EFSPRG o fornecimento de 2.000 passagens para os colonos que tem como destino a região servida por aquela via férrea. [devido a data fica subentendido seu aproveitamento inicial como operários]	Não consta; provavelmente austríacos
08/04/1908	Gazeta Catharinense, Florianópolis	"Até meados de abril deve ter embarcado em Trieste com a autorização do governo austríaco e embarcados por conta do governo do Brasil, 2000 imigrantes com as famílias que vêm trabalhar na estrada e vão ser localizados ao longo dela."	Áustria
16/04/1908	Diário da Tarde, Curitiba	"S P - R S. Nestes ultimos dias tem chegado a esta capital mais de 1.000 trabalhadores para a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, e hoje vieram mais de 300. Os contractantes, segundo parece, estão arrebanhando a escoria dos vagabundos do Rio, Santos e São Paulo, de sorte que esses individuos tem dado que fazer a policia para manter a ordem na hospedaria de immigrantes onde se teem alojado [...]"	Nacionais (Rio, Santos e São Paulo)
18/04/1908	O Trabalho, Curitibanos	"Colonização. As últimas notícias vindas na mala da Europa, nos dão conhecimento da chegada de dois mil imigrantes de nacionalidade austríaca, destinados para as terras que margeiam a estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande do Sul."	Austríacos
04/05/1908	Diário da Tarde, Curitiba	"Os colonos contractados na Europa pela EFSPRG e que já estiveram em serviço naquella via-ferrea, começaram de abandonar o trabalho vindo para esta capital, em virtude de não ter a	Supostamente austríacos

		direcção da companhia, segundo declaram, cumprido com as clausulas contractadas. [...] O sr. consul austriaco foi até ao Porto da União da Victoria entender-se a respeito com a direcção da companhia.”	
16/05/1908	Diário da Tarde, Curitiba	“Trabalhadores. Rio, 16 – O vapor ‘Oceania’ conduz para Paranaguá 208 trabalhadores que se destinam á EFSPRG.”	Não consta
02/06/1908	Diário da Tarde, Curitiba	Chegaram à hospedaria de Curitiba 130 imigrantes trabalhadores que se destinam à construção da EFSPRG.	Não consta
04/06/1908	Gazeta Catharinense, Florianópolis	“O governo de Santa Catarina protestou perante o Ministro da Indústria e Viação contra a colonização dos terrenos da margem esquerda do Rio do Peixe, feitas sob auspícios do governo do Paraná [...].Esse protesto provém das notícias dadas pelos jornais do embarque, por conta da Companhia EFSPRG, de 10.000 famílias destinadas a colonização do terreno, sendo os chefes aproveitados como trabalhadores daquela via férrea.” [...]	Não consta
09/06/1908	Diário da Tarde, Curitiba	Relata que tem passado pela capital grupos de estropiados que vão para a construção da EFSPRG e voltam desesperados. Ontem um grupo protestava frente ao consulado alemão. Ficam vagando pelas ruas da capital.	Supostamente alemães
13/06/1908	Diário da Tarde, Curitiba	Os trabalhadores da EFSPRG são arrebanhados na Europa e quem paga é o governo como se imigrantes fossem. Chegam amanhã mais 230 imigrantes que irão para Ponta Grossa.	Europeus (sem mais detalhamento)
01/07/1908	Diário da Tarde, Curitiba	Vapor alemão chega a Paranaguá, trazendo trabalhadores para a EFSPRG.	Supostamente Alemães
06/07/1908	Diário da Tarde, Curitiba	Matéria critica o tratamento que a EFSPRG confere aos seus trabalhadores. Relembra episódio anterior, em que alguns imigrantes chegaram a Curitiba, queixando-se ao cônsul. Desta vez, são russos que vem se queixar ao cônsul alemão, relatando-	Russos

		se com detalhes as promessas feitas pela empresa e como não eram cumpridas.	
07/07/1908	Diário da Tarde, Curitiba	A última leva de trabalhadores mandados vir pela EFSPRG, num total de 250 homens, tomou o trem para o interior; tendo encontrado conterrâneos que pintaram um quadro negro e reunidos a outros que já haviam trabalhado vieram para a capital. Dirigiram-se ao cônsul alemão, que se dirigiu ao governo do Estado.	Supostamente alemães
11/07/1908	Diário da Tarde, Curitiba	Continua a informação sobre os trabalhadores estrangeiros chegados a Curitiba e que protestam contra a EFSPRG.	Russos
15/07/1908	Diário da Tarde, Curitiba	60 imigrantes polacos que trabalhavam na EFSPRG estão se deslocando para a Argentina.	Poloneses
18/07/1908	Diário da Tarde, Curitiba	Sobre os imigrantes descontentes com a EFSPRG e que se queixaram ao cônsul, informa-se que a direção da Cia, do Rio de Janeiro, ao constatar que era impossível um acordo com “aquela gente”, resolveu repatriar os russos para Trieste.	Russos
18/08/1908	Diário da Tarde, Curitiba	Chegam em Posadas, Argentina, 50 colonos russos procedentes do Paraná, dizendo que a EFSPRG não pagou os salários contratados.	Russos
15/09/1908	Diário da Tarde, Curitiba	Para melhor andamento da construção, consta que os srs. Velloso & Vidal contrataram cerca de 100 japoneses que por estes dias chegarão ao Pilão d’Água.	Japoneses
28/09/1908	Diário da Tarde, Curitiba	Roubos em Ponta Grossa, por gatunos bem trajados e polacos. Alguns haviam emigrado para trabalhar na construção.	Poloneses
30/09/1908	Diário da Tarde, Curitiba	Continua notícia sobre a quadrilha mencionada acima. “A quadrilha compõe-se de polacos e russos, ao que se diz mandados vir pela EFSPRG, como trabalhadores. São individuos implicados em revoluções na Russia e que transpuzeram clandestinamente a	Poloneses e Russos

		fronteira, para virem até o Brazil."	
16/10/1908	Gazeta Catharinense, Florianópolis	"Notícias de Ponta Grossa dizem que os imigrantes holandeses ameaçam ali perturbar a ordem. [...] Os que presentemente fazem desordem em Ponta Grossa são os mesmos que em dia do mês passado em Paranaguá atacaram e feriram praças do destacamento da cidade. Deste fato estão alguns até sendo processados." [Alguns emigraram para trabalhar na EFSPRG].	Holandeses
19/01/1909	Diário da Tarde, Curitiba	Informações do serviço de povoamento sobre o ano de 1908. 658 imigrantes são elencados como "avulsos" para a EFSPRG.	Não consta
14/10/1909	O Progresso, de Ponta Grossa	"Chegaram hontem á esta cidade 90 operarios, que se destinam, e seguirão, para a construcção da E. de F. S. Paulo Rio Grande."	Não consta
08/11/1909	Diário da Tarde, Curitiba	Pelo trem do norte chegaram a Ponta Grossa 60 trabalhadores espanhóis e portugueses, rumo a construção sul.	Portugueses e espanhóis.
11/11/1909	O Progresso, de Ponta Grossa	"Não sabemos se os que foram recrutados nesta cidade e seguiram com destino áquelle lugar vão pegar em armas ou no cabo das picaretas."	Não consta, supostamente nacionais.
27/01/1910	O Progresso, de Ponta Grossa	Sob o título "A prepotência do celeste império", faz-se uma forte crítica ao "rei absoluto" de Calmon, que governa despoticamente. [...] "Uma turma de alguns polacos, ou extrangeiros de outras nacionalidades, tomaram o trem em Calmon com destino as regiões lugubres e cemitericas que margeiam o Rio do Peixe até o Uruguay." Na partida o comissário Palhares exigiu-lhes a certidão de vacina. Como ela não foi apresentada a "segunda autoridade despotica de Calmon", ele pôs a pontapés para fora do trem os operários com as respectivas bagagens, pequenas trouxas.	Poloneses Estrangeiros de várias nacionalidades
10/02/1910	Diário da Tarde,	"Conflito. Ponta Grossa, 9 – ontem, na	Franceses

	Curitiba	praça Floriano Peixoto, por ocasião dos folguedos carnavalescos, deu-se um conflito entre franceses empregados na estrada de ferro, saindo diversos feridos.”	

ANEXO 8

Quadro de referências individuais a trabalhadores contratados como turmeiros para os trabalhos da EFSPRG. Organizado pela autora a partir das fontes consultadas para a realização desta pesquisa.

DATA	FONTE	INFORMAÇÃO	NACIONALIDADE
1906	Correio dos Ferroviários. Ano XXXI, n° 07, julho 1964. p. 34.	Nascido em Minas Gerais, o Sr. Nilo Eugênio dos Reis "Veio para o Paraná em 1906 com um contingente mineiro que construiu a linha sul – trecho às proximidades de Marcelino Ramos. Iniciou na Rêde [Paraná – Santa Catarina] como turmeiro." Após tornou-se foguista e ferroviário.	Brasileiro, mineiro.
Fevereiro de 1907	Processo de João Simão.	João Simão, 30 anos, natural do Rio de Janeiro, residente em Ponta Grossa, sabe ler e escrever. Empregado na EFSPRG, mas não descreve a função.	Brasileiro, Carioca
24/12/1907	Jornal A República, Curitiba	Quatro ex-trabalhadores da SPRG chegam a Curitiba, fugindo dos ataques dos botocudos feitos às turmas.	Três portugueses; Um espanhol
1907 ou 1908	SANTOS, Sílvio Coelho dos. Índios e brancos no sul do Brasil: a dramática experiência dos Xokleng. Florianópolis: Edeme, 1973. p. 156.	Trem que trouxe para União da Vitória operários mortos pelos índios inclui quatro poloneses que haviam chegado à EFSPRG a procura de soldo, vindos das colônias.	Quatro poloneses
1908	Relatorio apresentado pelo desembargador Baptista da Costa Carvalho Filho, chefe de Polícia. (Ocorrencias policiais verificadas no Estado, durante o ano de 1908). Relatório b.	Dois trabalhadores da EFSPRG feriram-se ao tentar embarcar no trem que já estava partindo de Ponta Grossa para União da Vitória. Ficaram contundidos. Nomes: Jacob Segundo e Affonso de Oliveira.	Não consta.
1908	Relatorio apresentado pelo desembargador Baptista da Costa	Em 30 de fevereiro o trabalhador da EFSPRG Julio Sofeski feriu com faca seu	Não consta.

	Carvalho Filho, chefe de Polícia. (Ocorrencias policiais verificadas no Estado, durante o ano de 1908). Relatório b.	companheiro de trabalho. Em Ponta Grossa.	
1908	Relatorio apresentado pelo desembargador Baptista da Costa Carvalho Filho, chefe de Polícia. (Ocorrencias policiais verificadas no Estado, durante o ano de 1908). Relatório b.	Em 29 de julho houve um conflito entre trabalhadores em Porto União da Vitória, saindo feridos Vicente Branco e Vicente Silva.	Não consta.
Setembro de 1908	Processo de Estanislau Stefano Schaskviky	André Despinoix, 20 anos, nivelador, empregado da EFSPRG, natural de Ilinois, EUA.	Americano
Setembro de 1908	Processo de Estanislau Stefano Schaskviky	Reinholdi Krosanky, 24 anos, russo, residente em Ponta Grossa, sabe ler e escrever, maquinista (embora não se detalhe em qual empresa trabalha).	Russo
02/04/1909	Diário da Tarde, Curitiba	Relata com detalhes um acidente próximo a União da Vitória, quase na Estação Legru. Arrebentou-se um pára-choques e a máquina atirou-se num despenhadeiro, onde os carros se amontoaram sobre um que transportava dinamite. Instantaneamente morreram um polaco e um preto, ambos trabalhadores da estrada. Recolhidos vários à enfermaria de Ponta Grossa, inclusive um casal de polacos. 15 feridos, descreve-se ferimentos.	Um polonês Supostamente um nacional Casal polonês
29/10/1909	Diário da Tarde, Curitiba	Citam-se “dois polacos trabalhadores” que teriam visto algum movimento, por ocasião do assalto de Zeca Vacariano.	Dois poloneses
13/11/1909	O Progresso, de Ponta Grossa	Longa matéria, na qual menciona-se que o polaco Antonio Rovis foi espancando por ordem de Aquiles Stenghel.	Um polonês

Novembro de 1909	Processo de Manoel Tavares dos Santos.	Manoel Tavares dos Santos, 23 anos, reside em Portão (próximo a Curitiba), casado, sabe ler e escrever, Fluminense, Operário. Mais adiante define-se como "barbeiro" e "botiquineiro".	Brasileiro, Carioca
Novembro de 1909	Processo de Manoel Tavares dos Santos.	Augusto dos Santos, 31 anos, casado, morador de Ponta Grossa, natural de Paranaguá. Marcineiro, trabalhava nas oficinas da EFSPRG.	Brasileiro, Paranaense.
Novembro de 1909	Processo de Manoel Tavares dos Santos.	Duleio (?) Custódio Ferreira, 27 anos, solteiro, morador e natural de Ponta Grossa. Operário da EFSPRG, trabalhando como turmeiro.	Brasileiro, Paranaense.
Novembro de 1909	Processo de Manoel Tavares dos Santos.	Antônio Ribeiro, 32 anos, casado, morador de Ponta Grossa, natural do Estado da Bahia. Operário, embora não se descrimine sua função.	Brasileiro, Baiano.
29/10/1910	O Progresso, de Ponta Grossa	Longa reportagem relata o julgamento (em União da Vitória) de Manoel Moura, que teria sido absolvido em 1a instância de assassinato. O réu foi enxotado da EFSPRG, teve uma vida irregular, envolveu-se em processo por notas frias, assassinou um moço trabalhador e honesto.	Não consta
Não consta	ZOMKOWSKI, Milton. Trajetória de um imigrante. Curitiba, s/ed., 2001.	Antepassado do autor do livro trabalhou como colocador de dormentes da EFSPRG, escapando assim da desnutrição e miséria.	Um polonês.
Não consta.	PASETTO, Maria Silvestrina; MENESES, Maida Luiza Nogara de. Tangará: do Trem de Ferro à asa delta. s/l: s/ed., 1992. p. 16.	José Thomaz da Igreja acompanhou a construção da EFSPRG como trabalhador e fixou residência em Rio Bonito após seu término.	Um português.
Após o término da construção	PREFEITURA MUNICIPAL DE VIDEIRA. Carta	O primeiro morador identificado de Rio das Pedras, atual Videira, Guilherme	Não consta.

da Estrada de Ferro	histórica comemorativa do vigésimo quinto ano de instalação do município de Videira. Videira: s/ed., 1969. [dat.]. p. 1.	Matias, teria se radicado na localidade após concluído o trecho da ferrovia, na qual trabalhou.	
Logo após o ataque de São João.	SILVA, Cleto da. Apontamentos históricos de União da Vitória (1768-1933). União da Vitória : Ed. do Autor, 1933. p. 119.	No episódio de retirada de São João, devido ao ataque: “[...] notando-se a um canto, uma infeliz mulher, de origem poloneza, acercada de três inocentes creaturinhas.” As crianças estavam quase mortas de fome, e um filhinho de três anos havia morrido de fome.	Um Polonês
Não consta	SILVA, Cleto da. Apontamentos históricos de União da Vitória (1768-1933). União da Vitória : Ed. do Autor, 1933. p. 123.	“Pouco além da Estação da Lança, um pobre turmeiro da Estrada de Ferro, de origem portuguesa, é gravemente ferido pelos fanaticos que o deixaram na linha férrea por morto.”	Um português.
Não consta	GAERTNER, Carlos. Uma informação contraditória. Blumenau em Cadernos, Blumenau, tomo XV, n. 06, p. 84-86, jun. 1974a. p. 85.	O Autor cita alguns trabalhadores que permaneceram na região: João da Cruz, Fernando Tomé de Medeiros, Salvador Lopes Santana e Joaquim Costa.	Um carioca; um catarinense, um não mencionada a naturalidade e um português.
Não consta	MARTORANO, Dante. Os Poloneses no Vale. O Estado. Florianópolis, s/d. [Caixa D, no 51]	Martorano comenta genericamente a imigração polonesa para a região do Rio do Peixe, na qual vieram operar como turmeiros da EFSPRG. Embora raros tenham tido recursos para comprar terras, alguns conseguiram dedicar-se à plantação do centeio e do trigo, citando especificamente Zolandeck.	Um polonês
Não consta	PEREIRA, Walmir da Silva. A ferrovia São Paulo – Rio Grande e os índios xokleng – relações interétnicas e	Relato de ataque indígena por um operário de origem polonesa.	Um polonês

	modernidade no Brasil meridional. Florianópolis: UFSC, 1995. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, 1995. p. 65.		
Não consta	AUTO DE PERGUNTAS FEITO A FRANCISCO MAJESKY, 17 de dezembro de 1914.	Natural da Polônia, o depoente é solteiro e declara trabalhar em diversas profissões, sendo a principal de carpinteiro. Ao vir para o Brasil, trabalhou como colono, após, empregou-se na EFSPRG; depois, com a suspensão dos serviços, trabalhou na Lumber como ajudante de ferreiro. Devido à agitação, a Companhia foi obrigada a parar seus trabalhos, quando então foi para Itaiópolis trabalhar com parentes.	Um polonês

ANEXO 9

Compilação de dados dos processos do Fórum de Curitibanos e Museu Antônio Granemam de Souza

Ano	Nome	Idade	Naturalidade	Residência	Profissão	Alfabetização
1910	Bertolina Martins de Moraes	30	Itajaí	não consta	"trabalhadeira "	Analfabeto
1910	Felippe Jose de Oliveira	47	SC	Curitibanos	lavrador	Analfabeto
1910	Pedro Vega de Souza	36	PR	Curitibanos	não consta	Alfabetizado
1910	Leonel Zacharias da Rosa	31	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	Analfabeto
1910	Aureliana Correa de Souza	30	PR	Curitibanos	"trabalhadeira "	Analfabeto
1910	Catharina Ferreira Thibes	21	SC	Curitibanos	"trabalhadeira "	Analfabeto
1910	Maria da Conceição de Souza	24	PR	Curitibanos	"trabalhadeira "	analfabeto
1912	João Fabricio da Silva Pinto	67	PR	Curitibanos	não consta	alfabetizado
1912	Antonia Ferreira dos Santos	31	S. S. da Boa Vista	S. S. da Boa Vista	fazendeiro	não consta
1912	João Francisco Marques	15	S. S. da Boa Vista	S. S. da Boa Vista	não consta	alfabetizado
1912	Domingos Coelho de Medeiro	19	Curitibanos	Curitibanos	fazendeiro	analfabeto
1912	Euzebio Ferreira dos Santos	60	PR	S. S. da Boa Vista	fazendeiro	alfabetizado
1912	João Maria Correia	14	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	analfabeto
1912	Custodio de Mello Cezar	25	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	analfabeto
1912	Narcisio Gomes de Oliveira	49	Curitibanos	Curitibanos	fazendeiro	alfabetizado
1912	Joaquim Antonio da Silva	55	PR	S. S. da Boa Vista	lavrador	analfabeto
1912	Ivadoro Miguel da Silva	43	SC	S. S. da Boa Vista	lavrador	analfabeto
1912	Messias Antonio de Moraes	36	SC	S. S. da Boa Vista	lavrador	alfabetizado
1912	Ermilindo Fernandes dos Santos	27	SC	S. S. da Boa Vista	lavrador	analfabeto
1912	Florisbela Alves de Mello	35	S. S. da Boa Vista	S. S. da Boa Vista	não consta	analfabeto
1912	Julia Jose do Prado	18	S. S. da Boa	S. S. da Boa	não consta	analfabeto

			Vista	Vista		
1912	Umbelina Telles de Souza	50	Vacaria	Gervasia, Dist. De S. S. da Boa Vista	não consta	analfabeto
1912	Manoel Francisco Marques	50	C. Novos	Campina Velha	lavrador	analfabeto
1912	Maria Jose do Prado	14	S. S. da Boa Vista	S. S. da Boa Vista	doméstica	alfabetizado
1912	Juliana Maria de Andrade	28	não consta	não consta	doméstica	alfabetizado
1912	Jose Alves Ribeiro	45	SC	S. S. da Boa Vista	lavrador	alfabetizado
1912	Lairiana Maria de Medeiros	38	Lages	S. S. da Boa Vista	doméstica	analfabeto
1912	Julia Maria de Medeiros	14	Lages	S. S. da Boa Vista	não consta	alfabetizado
1915	Jose Rodrigues dos Santos	40	Lages	Curitibanos	lavrador	analfabeto
1915	Hortêncio Jose Pereira	20	RS	Curitibanos	lavrador	assinatura dificultosa
1915	Domingos Fermiano de Abreu	23	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1915	Jose de Sousa Pereira	26	Santo Amaro, município de Palhoça	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1915	Candido Dias dos Santos	26	Lages	Curitibanos	lavrador	analfabeto
1915	Ricardo Ganz	36	Alemanha	Curitibanos	operário	alfabetizado
1915	Clemente Alves do Prado	38	Curitibanos	Curitibanos	negociante	alfabetizado
1915	Deonizio Alves Cardoso	41	Curitibanos	Curitibanos	não consta	alfabetizado
1915	Manoel Rodrigues Lima	36	Lages	Curitibanos	não consta	alfabetizado
1915	João Evaristo da Conceição	39	Curitibanos	Curitibanos	operário	alfabetizado
1915	João Thomaz da Rosa	30	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1916	Delphina Lemos Dantas	28	Curitibanos	Curitibanos	doméstica	assinatura dificultosa
1916	Evaristo de Souza Nunes	42	Lages	Curitibanos	negociante	alfabetizado
1915	Miguel do Vale Ribeiro	69	PR	Curitibanos	lavrador	assinatura dificultosa
1915	Redempto Kullmann	55	Alemanha	Curitibanos	vigário	alfabetizado

1915	Antônio Rossi	41	Itália	Curitibanos	seleiro	assinatura dificultosa
1915	Maria Alves de Sampaio	56	SC	Curitibanos	doméstica	analfabeto
1915	Guilherme Bassow	18	Alemanha	Curitibanos	carpinteiro	alfabetizado
1915	Cecilia Shilemann de Oliveira	36	SC	Curitibanos	doméstica	alfabetizado
1915	Marcilio João da Cruz Maia	39	SC	Curitibanos	aux. técnico da comissão de estudos da Estrada de ferro	alfabetizado
1915	Anna Maria Ferreira	27	Curitibanos	Curitibanos	costureira	não consta
1915	Francisco Machado	29	SC	Curitibanos	negociante	alfabetizado
1915	Virgilio Pereira	44	RS	Curitibanos	não consta	alfabetizado
1915	Maria Alves de Sampaio	57	Lages	Curitibanos	doméstica	analfabeto
1915	Matilde Colonia Ganz	35	SC	Curitibanos	doméstica	alfabetizado
1915	Sergilio Paes de Farias	45	SC	Curitibanos	não consta	alfabetizado
1915	Alexandra dos Santos Weber	17	SC	Curitibanos	doméstica	alfabetizado
1915	Germino da Silva Fortes	-	não consta	não consta	não consta	não consta
1915	Julia Weber de Farias	48	Inglaterra	Curitibanos	doméstica	analfabeto
1915	Francisco Jose Duarte	33	SC	Curitibanos	não consta	alfabetizado
1915	João Caetano da Silva	54	PR	Curitibanos	negociante	não consta
1915	Simpliciano Rodrigues de Almeida	45	Curitibanos	Curitibanos	fazendeiro	alfabetizado
1915	João dos Santos Souza	20	Curitibanos	Curitibanos	seleiro	alfabetizado
1915	Amadeu Furguieri	24	Caxias	Curitibanos	seleiro	alfabetizado
1915	Paulo Sippel	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1915	Antonio Ribas de Macedo	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1915	João Duarte de Mello	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1915	Diogo Dias de Andrade	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1915	Candido Rodrigues Lima	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta

1915	Ricardo Ganz	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1915	Solano Evaristo Nunes	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1915	Antônio Josi da Luz	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1915	Nicolau Signorelli	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1915	Marcos Gonçalves de Farias	-	não consta	Curitibanos	coronel	não consta
1915	João Caetano da Silva	-	não consta	Curitibanos	comerciante	não consta
1915	Frederico Paes de Farias	19	RS	não consta	Soldado	analfabeto
1915	Chrispim Augustinho de Aguiar	45	Florianópolis	Curitibanos	lavrador	analfabeto
1915	Genuino da Silva Fortes	23	Curitibanos	Curitibanos	empregado público	alfabetizado
1915	Julia Weber de Farias	48	Inglaterra	Curitibanos	doméstica	analfabeto
1915	Alexandra dos Santos Weber	17	SC	Curitibanos	doméstica	alfabetizado
1915	Miguel do Vale Ribeiro	69	PR	Curitibanos	lavrador	assinatura dificultosa
1915	Antônio Rossi	41	Itália	Curitibanos	seleiro	assinatura dificultosa
1915	Anna Maria Ferreira	27	Curitibanos	Curitibanos	costureira	não consta
1916	João Caetano da Silva	55	Rio Negro na zona do Contestado	Rio Negro na zona do Contestado	negociante	alfabetizado
1916	Aristides de Oliveira Lemos	30	C. Novos	C. Novos	negociante	alfabetizado
1917	Manoel Gomes Pepes	49	Lapa (PR)	não consta	lavrador	alfabetizado
1917	Anna Vaz do Valle	31	Paraná	Curitibanos	doméstica	alfabetizado
1917	Joaquina Marques dos Santos	30	Paraná	Curitibanos	doméstica	analfabeto
1917	Zeferina Vaz do Valle	24	Paraná	Curitibanos	doméstica	alfabetizado
1917	Manoel Vaz do Valle	44	Paraná	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1917	Abilio Martins dos Santos	60	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	analfabeto
1917	Raphael do Valle	30	Paraná	Fazenda do Salto	lavrador	não consta
1917	Maria dos Santos Peppes	28	Paraná	Curitibanos	doméstica	analfabeta
1917	Manoel João do Valle	22	Paraná	Curitibanos	negociante	alfabetizado

1917	Gil Correia Viana	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	João Alves Vieira	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Aristides de Oliveira Lemos	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Alfredo Burger	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Galdino Pires Ferraz	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	José Alves dos Santos	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	João Maria Alves de Oliveira	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Antonio Cordeiro de Sampaio	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Petronilho Ferreira de Almeida	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Pedro Augusto Ortiz	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Augusto Alves do Prado	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Joaquim Pires Ferraz	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Virgilio Alves dos Santos	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Severiano Francisco Ortiz	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Florencio Rodrigues França	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Marcirio Alves dos Santos	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Altino Gonçalves de Farias	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Honorato Alves de Souza	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Firmiano Rodrigues de Almeida	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Augusto Romen	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Eugenio Schifter	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Manoel Jose de Sousa	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Mathias Granemann Grim	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Euphrasio Pereira de	-	não consta	Santa Cecilia	não consta	não consta

	Souza			do Rio Correntes		
1917	Victorino Rodrigues da Silveira	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Lucas dos Santos Souza	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Euripides Mariano Gaudencio	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Guilherme Goetten	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Francisco Carvalho de Oliveira	32	Curitibanos	Salto	lavrador	analfabeto
1917	Jose Domingues Mathias	22	Curitibanos	Rio Bonito	lavrador	analfabeto
1917	Olimpio Simão	22	Curitibanos	Santa Cecilia do Rio Correntes	lavrador	analfabeto
1917	João Mathias	28	Curitibanos	Santa Cecilia do Rio Correntes	lavrador	alfabetizado
1917	Joaquim Maximiano Ferraz	36	Vacaria	não consta	lavrador	analfabeto
1917	Abilio Rodrigues Neto	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Altino Gonçalves de Farias	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Antonio Carlos do Amaral	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Aurelio Jose da Costa	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Aureliano de Oliveira Lemos	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Bellarmino Rodrigues de Abreu	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Chrispim Jose Ribeiro	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Clemente Alves do Prado	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Cornelio de Haro Varella	-	não consta	Curitibanos	advogado	não consta
1917	Eduardo Jose Duarte	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta

1917	Euclides Marinho de Mello	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Evaristo de Souza Nunes	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Francisco Jose Duarte	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Henrique Weber	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Joaquim Alves Pereira	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Jose Custodio de Mello	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Manoel Alves do Prado	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Maximiano Antonio de Moraes	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Severiano Francisco Ortiz	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Venancio Mendes de Moraes	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Virgilio Alves dos Santos	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Annibal dos Santos Souza	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Alfredo Gronneman de Souza	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Francisco Sobegans	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Henrique Aureswaldt	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Manoel Jose de Souza	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Victorino Rodrigues da Silveira	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	João Rodrigues da Silva	35	Santa Cecilia do Riocorrentes	Santa Cecilia do Rio Correntes	lavrador	analfabeto
1917	Constantino Correa de Souza	58	Paraná	Rio Bonito	lavrador	alfabetizado
1917	Manoel Borges dos	42	Paraná	Sepultura	lavrador	alfabetizado

	Santos					
1917	Leodato Manoel de Ramos	29	Cerritos	Timbó Grande	lavrador	analfabeto
1917	Jose Alves dos Prazeres	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Fermiano Rodrigues de Almeida	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	João Severo de Oliveira	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Juvenal Caetano da Silva	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Sergilio Paes de Farias	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Euclides Ferreira de Albuquerque	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Leogidio Vicente de Mello	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Theodoro França Pereira	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Francisco Machado	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Eduardo Jose Duarte	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Jose Vieira da Cunha	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Mario Dias de Carvalho	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Felipe Granemann	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Manoel Pedro Carneiro	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Nestor Pires Ferraz	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Joaquim Pires Ferraz	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Roberto Walter	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Oliveira Pires Ferraz	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Alfredo Jose Duarte	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Diogo Alves Ribeiro	-	não consta	Curitibanos	não consta	não consta
1917	Julio Han	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Guilherme Goetten	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Felipe Arbegans	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Luiz Drissen	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta

1917	Jose Granemann de Souza	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Eugenio Schifter	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Victorino Rodrigues da Silveira	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Antonio de Haro Varella	-	não consta	Santa Cecilia do Rio Correntes	não consta	não consta
1917	Jesuino Feliciano Proença	29	Curitibanos	Curitibanos	empregado público	alfabetizado
1917	Candido Adão Correia	20	SC	Curitibanos	praça	analfabeto
1917	Sebastião Silveira Flores	19	S. Joaquim	Curitibanos	praça	alfabetizado
1917	João Leandro dos Santos	28	Florianópolis	Curitibanos	praça	analfabeto
1917	Francisco de Paula Arruda	20	Rio de Janeiro	Curitibanos	praça	alfabetizado
1917	Ignacio Julião Madrado	23	Itajaí	Curitibanos	praça	alfabetizado
1917	Pedro Francisco Rosa	20	Biguassú	Curitibanos	praça	analfabeto
1917	Pedro Vega de Souza	46	SC	não consta	lavrador	assinatura dificultosa
1917	Augusto Martins dos Santos	24	Santa Cecilia do Riocorrentes	não consta	lavrador	assinatura dificultosa
1917	Antonio Raimundo Vogel	26	Santa Cecilia do Riocorrentes	não consta	lavrador	assinatura dificultosa
1917	Galdino Alves de Oliveira	50	Santa Cecilia do Riocorrentes	Santa Cecilia do Riocorrentes	lavrador	analfabeto
1917	João Rodrigues da Silva	26	Santa Cecilia do Riocorrentes	Serra da Esperança, Dist. S. S. da Boa Vista	lavrador	assinatura dificultosa
1917	Guilherme Fernandes	-	Marombas	Gularte	lavrador	analfabeto
1917	Pedro Fernandes	-	Marombas	Caçador, Dist. S. S. da Boa Vista	lavrador	analfabeto
1917	Francisco de Paula Gotten	36	Santa Cecilia do Riocorrentes	Gularte	lavrador	alfabetizado

1918	Pedro Rodrigues da Veiga	25	Curitibanos	Seção policial do Fachinal dos Carvalhos	lavrador	alfabetizado
1918	Euphrasi Ribeiro da Silva	28	Curitibanos	Seção policial do Rio dos Patos	lavrador	alfabetizado
1918	Arthur Leuises	29	Alemanha	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1918	Paulo Bernardny	31	Itália	Curitibanos	artista	alfabetizado
1918	Fabiano da Rosa	29	São Joaquim da Costa da Serra	Curitibanos	lavrador	analfabeto
1918	Diogo Alves Ribeiro	46	Lages	Curitibanos	criador	alfabetizado
1918	Severino Francisco Ortiz	32	Curitibanos	Curitibanos	negociante	alfabetizado
1918	Alfredo Leuises	31	Alemanha	Curitibanos	farmacêutico	alfabetizado
1918	Evaristo de Souza Nunes	43	Lages	Curitibanos	negociante	alfabetizado
1918	Alfredo Alves Colleth	34	Curitibanos	Distrito de Santa Cecília do Rio Correntes	fazendeiro	alfabetizado
1918	João Ferreira Caetano	31	Curitibanos	Distrito S. S. da Boa Vista	lavrador	analfabeto
1918	José Correa Pavão	32	Curitibanos	Distrito de Santa Cecília do Rio Correntes	lavrador	alfabetizado
1918	Calistro Ribeiro de Andrade	25	Curitibanos	Seção policial da Liberata	lavrador	alfabetizado
1918	João Paes de Farias	19	Curitibanos	Seção policial da Liberata	lavrador	alfabetizado
1918	Jorge Knoll	58	Alemanha	Curitibanos	advogado	alfabetizado
1918	João Poppinhak	30	Áustria	Curitibanos	artista	alfabetizado
1918	Rodolpho Xavier da Silva	27	Curitibanos	Distrito de Capão Alto	criador	alfabetizado
1918	João Grauemam de Camargo	24	Curitibanos	Não consta	criador	alfabetizado
1918	Candido Rodrigues de Lima	28	Lages	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1918	Lucas Alves de Carvalho	37	C. Novos	Curitibanos	empregado federal	alfabetizado
1918	José Rasseu	71	SC	Curitibanos	fazendeiro	alfabetizado
1918	Luisa Dacol	42	SC	não consta	doméstica	assinatura dificultosa
1918	Luis Dacol	43	Itália	não consta	lavrador	alfabetizado
1918	Lidio Antonio	23	SC	Curitibanos	praça	analfabeto

	Caetano					
1918	Ignacio Julião Madrado	24	SC	Curitibanos	praça	alfabetizado
1918	Alberto Lorenzo Lindner	-	não consta	não consta	não consta	alfabetizado
1918	Dorval Candido Veloso	28	Curitibanos	C. Novos	praça	assinatura dificultosa
1918	Manoel Jose de Sousa	27	Alagoas	Curitibanos	praça	assinatura dificultosa
1918	Domingos Pacifico da Silveira	24	Ribeirão	Curitibanos	praça	alfabetizado
1918	Galdino Gonçalves Padilha	33	C. Novos	Curitibanos	criador	alfabetizado
1918	Jose de Souza Brasil	32	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1918	Abilio Pereira Brazil	60	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1918	Cypriano de Souza Brazil	34	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1918	Augusto Theodoro de Souza	35	Curitibanos	Curitibanos	criador	alfabetizado
1918	Manoel Mathias Carlin	28	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1918	Alfredo de Oliveira Lemos	33	C. Novos	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1918	Elias Antunes de Souza	30	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	analfabeto
1918	João Carlin dos Santos	32	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1918	Claudiano Alves da Rocha	53	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1918	Theodoro Antunes de Souza	42	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1918	Manoel Francisco Dias	41	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1918	Paulo Bernardoni	33	Itália	Curitibanos	ferreiro	alfabetizado
1918	Virgilio de Oliveira Lemos	31	Curitibanos	S. S. da Boa Vista	criador	alfabetizado
1919	Leonel Constantino d' Auhaia	42	Distrito de S. Cecília do Rio Correntes	Distrito de Santa Cecília do Rio Correntes	lavrador	analfabeto
1919	João Caetano de Oliveira	28	Santa Catarina	Distrito de Santa Cecília do Rio Correntes	lavrador	analfabeto
1919	Galdino Alves de	53	Distrito de S.	Distrito de	lavrador	analfabeto

	Oliveira		Cecília do Rio Correntes	Santa Cecília do Rio Correntes		
1919	Emilio Constantino d' Auhaia	17	Distrito de S. Cecília do Rio Correntes	Distrito de Santa Cecília do Rio Correntes	lavrador	analfabeto
1919	Feliciano Alves de Oliveira	33	Distrito de S. Cecília do Rio Correntes	Distrito de Santa Cecília do Rio Correntes	lavrador	analfabeto
1919	Amaro Fidelles Ferreira	47	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	analfabeto
1919	Joaquim Jose Rodrigues	44	Santa Catarina	Domiciliado em Lages	comerciante	alfabetizado
1919	João Vebber	51	Inglaterra	Perdizinhas	negociante	alfabetizado
1919	João Alves dos Santos	26	Santa Catarina	não consta	lavrador	assinatura dificultosa
1919	Herculano Thibes dos Santos	19	Santa Catarina	S. S. da Boa Vista	comerciante	assinatura dificultosa
1921	Pompilio da Independencia Claudio	21	Santa Catarina	Curitibanos	corretor	alfabetizado
1921	Paulo Bemardony	34	Itália	Curitibanos	negociante	alfabetizado
1921	Lino Moraes da Silva	36	Santa Catarina	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1921	José Ranen	76	Paraná	Curitibanos	fazendeiro	alfabetizado
1921	Maximino Antonio de Moraes	55	Santa Catarina	Curitibanos	fazendeiro	alfabetizado
1921	Luiza Varella da Silva	38	Santa Catarina	Não consta	doméstica	analfabeta
1921	Euclydes Ferreira de Albuquerque	28	Santa Catarina	Não consta	superintendente municipal	alfabetizado
1921	Alfredo Leniser	-	não consta	Curitibanos	não consta	alfabetizado
1921	Saturnino Antonio	-	não consta	Curitibanos	não consta	alfabetizado
1921	Silvino Novaes dos Santos	35	não consta	Passa Três	lavrador	não consta
1921	Firmino de Mello Sezar	66	Santa Catarina	Rio Correntes (proximidades)	criador	alfabetizado
1921	Francisco Alves Farias	30	Santa Catarina	Passa Três	lavrador	analfabeto
1921	Belmiro Jose da Silva	31	Santa Catarina	Passa Três	lavrador	analfabeto
1921	Catholico José da Cruz	25	Santa Catarina	Passa Três	lavrador	alfabetizado

1921	Erineu Ricardo Ferreira	34	Santa Catarina	Passa Três	lavrador	alfabetizado
1924	Lourenço Luiz Ortiz	-	não consta	Curitibanos	lavrador	não consta
1924	João Fideles Ribeiro	-	não consta	Curitibanos	não consta	assinatura dificultosa
1924	Carlos Dolpeoy	20	não consta	não consta	não consta	não consta
1924	Jose Ferreira de Oliveira	40	Curitibanos	Taquarussú de Cima	lavrador	analfabeto
1924	Graciliano Gomes de Mello	21	Curitibanos	Taquarussú de Cima	lavrador	analfabeto
1924	João Soares dos Santos	34	Curitibanos	Taquarussú de Cima	lavrador	analfabeto
1924	Aparicio Alves Ribeiro	17	Rio Grande do Sul	Taquarussú de Cima	lavrador	alfabetizado
1924	Jorge Gomes Damasceno	34	Curitibanos	Taquarussú de Cima	lavrador	analfabeto
1925	João Baptista Alves de Farias	29	Santa Catarina	Curitibanos	não consta	alfabetizado
1925	Thereza Alves da Rocha	31	Curitibanos	Curitibanos	não consta	alfabetizada
1925	João Maria de Souza	34	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1925	Waltrudes Maria de Avila	34	Curitibanos	Curitibanos	doméstica	não consta
1925	Feliciano Borges de Liz	44	Curitibanos	Curitibanos	lavrador	alfabetizado
1925	Firmina Maria de Avila	36	Curitibanos	Curitibanos	doméstica	não consta
1925	Eugenio Mendes de Souza	40	Curitibanos	Curitibanos	criador	alfabetizado
1925	Maria Theodora de Avila	37	Curitibanos	Curitibanos	doméstica	não consta
1925	Enygdio Ribeiro de Asumpção	41	Curitibanos	Curitibanos	não consta	alfabetizado
1925	Emilia Maria de Avila	38	Curitibanos	Curitibanos	doméstica	não consta
1925	Ismenia Maria de Avila	57	Curitibanos	Curitibanos	doméstica	não consta
1925	Adão Alves da Rocha	25	Curitibanos	Curitibanos	não consta	não consta
1925	Manoel Alves da Rocha	27	Curitibanos	Curitibanos	não consta	alfabetizado
1925	Francisco Alves de Assumpção Rocha	-	Curitibanos	Curitibanos	criador	não consta
1925	Lauro Mascarenhas de Souza	-	Brasil	Curitibanos	procurador de causas	alfabetizado

1928	Thomaz Teixeira Palhano	-	não consta	Curitibanos	não consta	alfabetizado
1928	Joaquim Antonio Palhano	-	não consta	Curitibanos	não consta	alfabetizado
1928	Olegário Francisco dos Santos	20	Curitibanos	Taquarussú de Cima	não consta	analfabeto
1928	Honorato Graciano das Chagas	20	Curitibanos	Taquarussú de Cima	lavrador	analfabeto
1928	Maurício Gomes Damasceno	25	Curitibanos	Taquarussú de Cima	lavrador	analfabeto
1928	Manoel José Fernandes	50	Curitibanos	Taquarussú de Cima	não consta	analfabeto
1928	Sebastião Pedro de Oliveira	35	Curitibanos	Taquarussú de Cima	não consta	analfabeto
1928	João Francisco dos Santos	23	Curitibanos	Taquarussú de Cima	não consta	analfabeto
1928	Vareliano Borges de Amaral	25	Curitibanos	Taquarussú de Cima	não consta	analfabeto
1928	Ignacio Teixeira Palhano	44	Curitibanos	Taquarussú de Cima	lavrador	assinatura dificultosa

ANEXO 10

Cartaz de propaganda da BRC divulgado na Europa.
Acervo APIR.

ANEXO 11

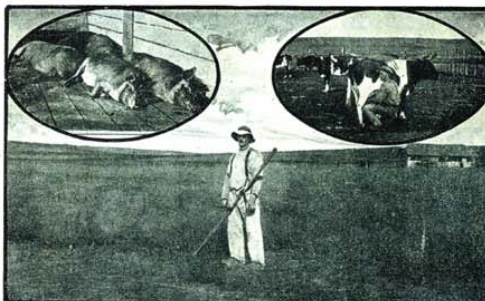
COLÔNIAS
DA
BRAZIL RAILWAY COMPANY

(Representante da E. F. S. P. R. G. – SOROCABANA, etc)

DEPARTAMENTO DE TERRAS, CIDADES E COLONIZAÇÃO

CAIXA DO CORREIO, 565 — SÃO PAULO

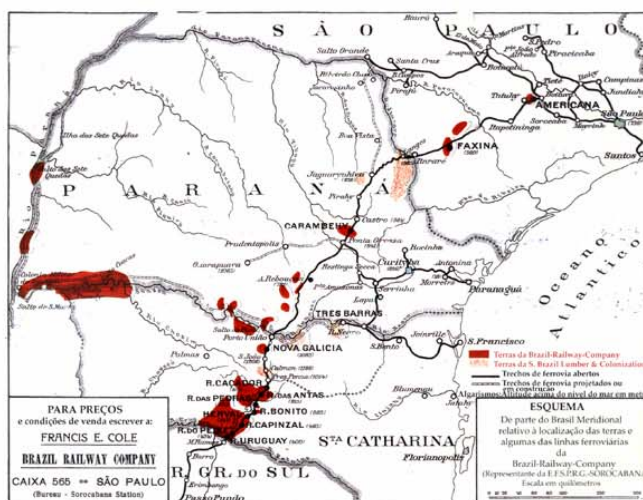
VANTAGENS:

Primorosa reserva de madeira
Solo muito fértil
O melhor mercado (para venda de produtos)
Boas estradas

VANTAGENS:

Suaves condições de pagamento
Preços módicos
Títulos autênticos
Clima saudável

As colônias situam-se diretamente às margens da ferrovia

Bons terrenos (junto à estação ferroviária) a baixo preço

Os mesmos oferecem a comerciantes, artesãos etc as melhores perspectivas em termos de futuro

Para preços e condições de venda escrever a:-

FRANCIS E. COLE

BRAZIL RAILWAY COMPANY

CAIXA 565 = SÃO PAULO

(Bureau — SOROCABANA STATION)

Tradução de cartaz de propaganda da BRC divulgado na Europa. Acervo APIR. Tradução: Prof. Dr. Ricardo Rieth.